Drive on the edge

auto sport 2022年3/10号（隔週金曜日発売）2022年2月10日発売　第59巻第4号　通巻1570号

No.1570

オートスポーツ 2022 3/10号

auto sport

GT500 NEW CARS

分析

2022 SUPER GT

勢力図に異変あり

三つ巴の確信

新進 NISSAN FAIRLADY Z

深化 HONDA NSX TYPE S

熟成 TOYOTA GR SUPRA

永久保存版

国内主要6コース

マニアック・サーキットガイド

WRC 2022年ラリー1車両テクニカルチェック

GRヤリス／フォード・プーマ／ヒュンダイ i20 N

砂漠で示された電動マシンのポテンシャル アウディRS Q e-tron

［インタビュー］山本雅史 ホンダF1で世界を獲った男の次なる野望


SAN-EI
CORPORATION

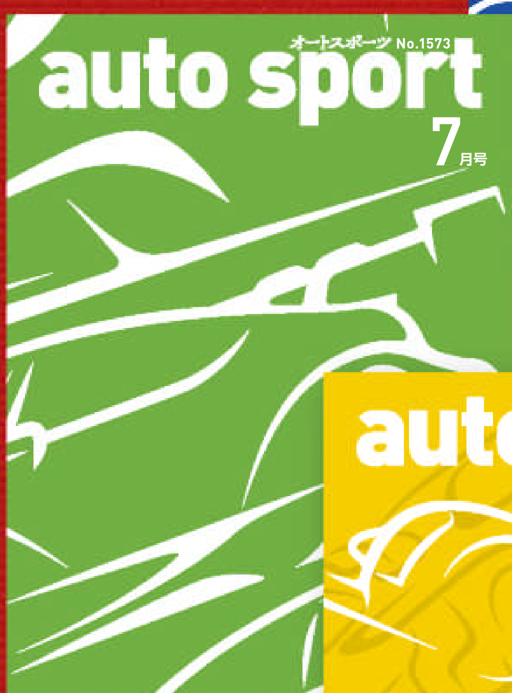
読者の皆さまへ

3月29日(火)より

auto sportは月刊化します。









※ビジュアルはイメージで実際の表紙とは異なります。
※特集内容は変更する場合もございます。

特集予定

No.1571 **5月号** (3月29日(火)発売)

2022スーパーGT《非公式》ガイドブック

スーパーGT公式テスト参加の全チーム全車を紹介
GT500／GT300のいまをオモテとウラから分析

No.1572 **6月号** (4月28日(木)発売)

特集:大人が愉しむ新WRC

新規定車両RALLY1導入によって大きく変わったWRC
待望の日本開催を前にその魅力を再確認

No.1573 **7月号** (5月27日(金)発売)

2022 世界のツーリングカー特集

新時代、世界の"ハコ"トレンドを概観する

No.1574 **8月号** (6月29日(水)発売)

ル・マン24時間 新時代への胎動

ハイパーカーとLMDhによる多メーカー対決を前に変遷とトレンドをチェック。
2022ル・マン24h速報を掲載

- クルマが主役。新コンセプトは「RACE CARマガジン」
- 情報のスピードより深度を追求する特集主義
- 大人が楽しめるモータースポーツ・エンターテイメントを提供します

A4変形／平綴じ／全108ページ(オールカラー)／表紙PP加工	定価1200円(本体1091円)

「毎月29日発売」ですが一部前倒しとなります

毎月29日がauto sportの発売日です。2月は閏年以外29日がないほか、29日が日曜祝日、一部土曜日にかかると発売日設定できないので、発売日が前倒しとなります。2022年の発売スケジュールは右記のとおりです。月号表記は発売月に対して翌々月となります。

2022年 auto sport 発売スケジュール

5月号	3月29日	火曜日
6月号	4月28日	木曜日
7月号	5月27日	金曜日
8月号	6月29日	水曜日
9月号	7月29日	金曜日
10月号	8月29日	月曜日
11月号	9月29日	木曜日
12月号	10月28日	金曜日
(2023年) 1月号	11月29日	火曜日
(2023年) 2月号	12月28日	水曜日

GT500 NEW CARS FIRST CONTACT

三つ巴の確信

分析

2022 SUPER GT
勢力図に異変あり

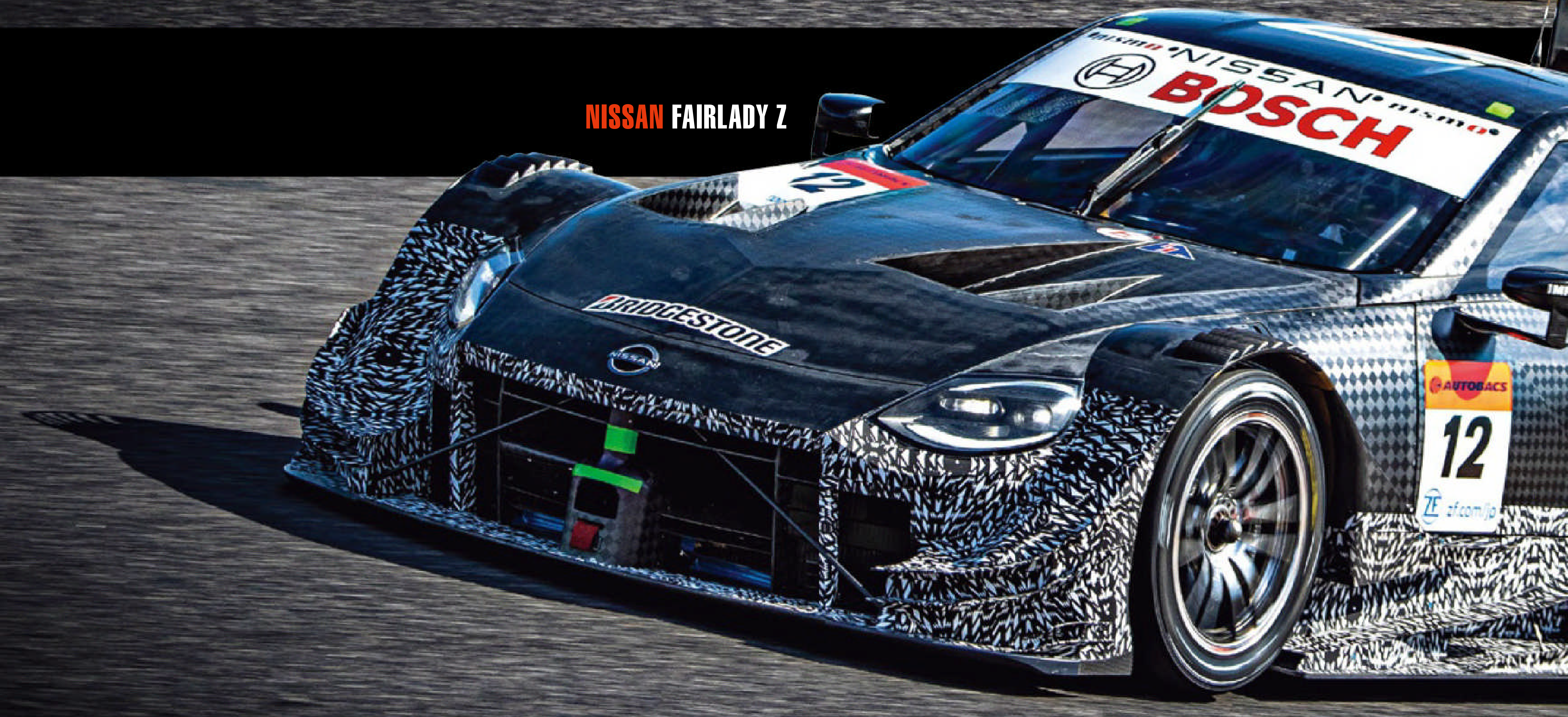
Photo：森山俊一（Toshikazu Moriyama）







Nissan Z(日本名:フェアレディZ)の参戦にともない
GRスープラとNSX-GTの空力開発も認められた2022年
その3車が初めて相まみえるオフシーズンテストが
1月25〜26日に鈴鹿サーキットで行なわれた
まだ各陣営から詳細が明かされることはないが
テストでのタイム、外観から垣間見える各車の進化から
"新たな3車"による今季の勢力図を分析してみた



“鈴鹿でも”速いＺ

GT500史上最大の激戦になる!?

Text：田中康二（Koji Tanaka／本誌）
Photo：森山俊一（Toshikazu Moriyama）／平野隆治（Ryuji Hirano）

「どのクルマが速いのか、いまの時期には判断できない」「テストメニューはメーカーやチームごとに違うので何とも言えない」

例年、シーズンオフのテストで各車両の戦闘力を尋ねると、開発陣やチーム関係者の口から発せられる言葉は、おおむねこういったものだ。タイムシートから分かることは限定的で、たしかにその言葉のとおりだが、今年は少し様子が違った。昨年までの各車のキャラクターを踏まえて今回のテストを眺めてみると、この鈴鹿ではわずかながら勢力図が垣間見えた。

今季のＧＴ５００は、モノコックやミッションなどの主要コンポーネントに変更はない。しかし、空力開発はクラス１＋αが導入された２０２０年以来、２年ぶりに許されている。

大前提として、近年の３車の〝相対的な空力的キャラクター〟は「低ドラッグを活かし富士に強いＧＲスープラ」「強烈なダウンフォースを武器とするＮＳＸ」「ＮＳＸほどではないもののＧＲスープラよりはダウンフォースが強く、ただしドラッグも大きかったＧＴ-Ｒ」と見えていた。そして、今回の鈴鹿テストを見る限り、各メーカーのエアロは長所を伸ばしつつ「いかに短所を克服するか」に重点が置かれているように感じられた。

ニッサン陣営は、今季から新型Ｚを投入するが、その空力開発では〝もっと富士で戦えるマシン〟とすることを標榜している。ニッサンＧＴチームの

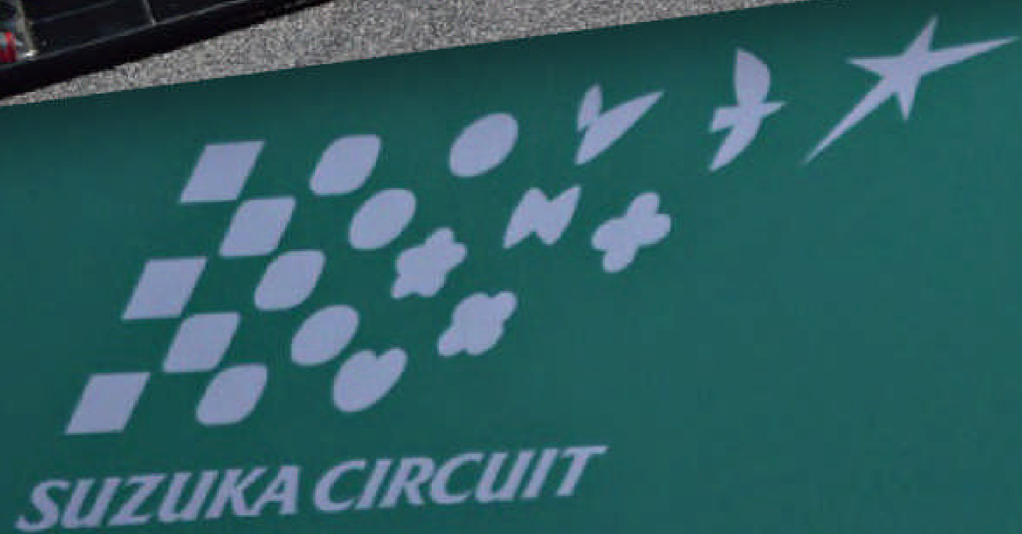


T.Moriyama

R.Hirano



R.Hirano



松村基宏総監督は、以前の本誌のインタビューで「GT-Rで得ていたダウンフォース量をできる限り保ったまま、どこまで空力効率をよくできるか（ドラッグを減らせるか）」と明言していた。つまり、ニッサン陣営は彼らにとってのウイークポイント（富士での他2車に対するビハインド）を改善しつつ、ストロングポイント（鈴鹿での強さ）をいかに維持するかに焦点を当てていたことになる。

そして、富士でも戦える空力（ドラッグ低減）を目指して開発されてきたはずの新型Zは、ダウンフォースが求められる今回の鈴鹿でも安定して速かった。天候に恵まれたものの1月の鈴鹿は気温が低く空気密度が高かったこと、初日午後の走行ではインパルZにエンジンに起因しているとおぼしきトラブルが起きていたことを差し引いて考える必要があるが、それでも〝もっと富士で戦える〟ことを狙ったZが、鈴鹿でここまで走れるとは誰も想像していなかった。トヨタ、ホンダの両陣営が「今年のZは速い」と警戒を強めていたのは、こうした背景を踏まえたうえでの言葉だったのだろう。

近年のGT500ではGRスープラとNSXが一進一退の攻防を繰り広げ、ニッサン陣営はそこから半歩後ろを走っていた感が否めない。しかし、新型Zを投入してきた今季は、3車がほぼ互角の戦いを演じてくれそうな気配が漂う。もしかすると、2022年シーズンのGT500は史上もっとも僅差で、激しい戦いになるかもしれない。

鈴鹿メーカーテスト レポート

Pos.	No.	Team	1/25 AM		1/25 PM		1/26 AM		1/26 PM	
			Best Time	Lap	Best Time	Lap	Best Time	Lap	Best Time	Lap
1	23	NISMO	1'45"350	46	1'44"982	50	1'44"515	46	1'47"337	56
2	12	IMPUL	1'45"168	43	1'45"136	33	1'44"659	46	1'45"683	47
3	3	NDDP	1'45"336	40	1'44"995	43	1'44"724	48	1'46"455	49
4	90	TGR	1'45"584	43	1'45"584	43	1'44"823	44	1'45"036	34
5	230	NISMO	1'46"234	33	1'44"846	30	1'45"277	40	1'45"774	48
6	17	REAL RACING	1'45"495	36	1'45"092	51	1'45"025	43	1'44"894	51
7	24	KONDO RACING	—	0	1'45"239	41	—	0	1'45"820	45
8	19	BANDOH	—	0	1'46"145	44	—	0	1'46"533	44

今回はニスモ主催のメーカーテストだったこともあり、Zは4チーム+開発車両の230号車が走行。対してGRスープラは開発車両の90号車と昨季仕様の19号車、NSXは17号車が参加した。なお、ヨコハマタイヤユーザーの24号車と19号車は、2日間とも午前中の走行を見送っている。

鈴鹿といえば、2020年規定の車両では23号車のGT-Rが3連勝し、昨季の第3戦ではGT-Rが表彰台を独占した。それほどに得意としていたわけだが、GT-Rはハイダウンフォースの車両特性だったからで、それがドラッグとなり富士を苦手としていた。新型Zの開発コンセプトはウイークポイントの改善、つまりドラッグ低減のはず。なのに、鈴鹿でZが上位を占める結果となった。

もちろん、参加台数が違い、テストはタイムを競う場ではなく、今シーズンを戦い抜くためにそれぞれのプログラムをこなすのが目的なので、このタイムは参考値でしかない。だが、Zが好調なのは間違いない。

NISSAN Z
新進

2008年から21年まで、GT500を14年間戦い抜いたR35 GT-R
その間、ドライバーズタイトルを5度獲得しているが
15年シーズンを最後に、新型車を投入する
ライバルメーカーに後れをとっていたのは否めない
新しい車両設計は、空力に優れる――
Nissan Z（日本名：フェアレディZ）で手にした"武器"を探る

Text：大串 信（Makoto Ogushi）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／森山俊一（Toshikazu Moriyama）
草皆茂則（Shigenori Kusakai）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）
小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／NISSAN



T.Moriyama

2021年シーズン、ニッサン陣営はR35型GT・Rにとって最後のシーズンを戦ったが、鈴鹿サーキットとスポーツランドSUGOで1勝ずつを記録したものの、以前は得意としていた富士スピードウェイでは最上位が5位と苦戦を強いられた。長い富士のストレートではライバル車にトップスピードが届かない状況が見てとれた。これは、エンジンのパフォーマンスが当初ライバル車に対していささか不足気味だったことに加え、近年のGT・Rがドラッグ低減よりもダウンフォース増強を重視した基本コンセプトに基づいてデザインされていたことが重なった結果だったようだ。

今年、ニッサン陣営はGT500車両のベースをGT・Rから『Nissan Z』へ切り替えた。当然ながら昨年の苦戦を分析し対応を行なったうえで車体を開発したはずだ。その結果、競技車両の姿は大きく変貌を遂げた。

まず明らかなのはノーズ形状の違いである。GT・Rは、ボリュームのある特徴的なグリルがあったため車体前面が凸形になっており、前方からの空気をすくい上げるという点ではハンデになっていた。空気を最大限に利用することで走行性能を引き上げる近年のレーシングカーにとって、車体先端のノーズ形状は空力特性全体に影響をおよぼす重要なポイントであり、Zの空力特性がGT・Rと大きく異なっていることが想像できる。

側面のシルエットも大きく異なる。GT・Rではルーフはキャビン後方、トランク部分に向けて下がって段があったが、Zはルーフの面がそのままテールまでひとつの面のまま下がっていく。当然空気は乱れることなくリヤウイングに向けて流れるはずだ。リヤウイングの高さはルーフ高で決まるが、ステー基部はGT・Rより盛り上がったリヤゲート面から伸びているため相対的に短くなる。この結果、リヤウイング下面とリヤゲート面の隙間が相対的に狭くなりリヤウイングが低く見えるが、スムーズに空気が流れればむしろリヤウイングの効率が向上するものと思われる。

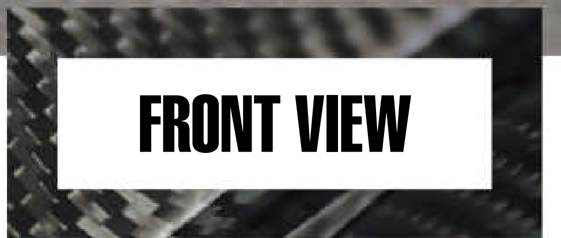
全般的に新しいZは、近年のGT・Rがダウンフォース重視ゆえに苦戦したことを踏まえ、ベース車両の形状を活かしながらドラッグ低減に重心を置いてデザインされたと考えられる。

今回のテストを終えたニスモ（23号車）の中島健監督兼チーフエンジニアは、「今回のテストでは、新しいクルマが鈴鹿にどうマッチしているかを確かめるため、昨年と同じようなコンディションで比較しました。ボディ形状が変わっても鈴鹿で21年型と同じような走りができていたので、まだ開発途上ですがさらに改善を進めたいと考えています」と語った。

この言葉からは、新しいZが開発陣の狙いどおりの特性に仕上がり、しかも総合的な戦闘力を高めているらしい手応えが感じられる。



▲ 2022 Z



走行風を最初に受けるフロントは、その“顔つき”が空力に大きく関与する。空力開発の領域はフリックボックスと呼ばれるフロントバンパーコーナー部であり、ベース車両のデザインとスケーリングの影響により、GT-Rはライバル車に対して開発領域の面積が小さかった。しかし“小顔”になったZは、その面積が大きくなっている。また、真上から見た車体前面は、極端な例えだがGT-Rは凸形状だったが、Zはノーズからフェンダーにかけて後退する△形状になり、空力開発領域をより効率良く使えるようになったと思われる。



▼ 2021 GT-R



▼ 2021.12.5 発表時

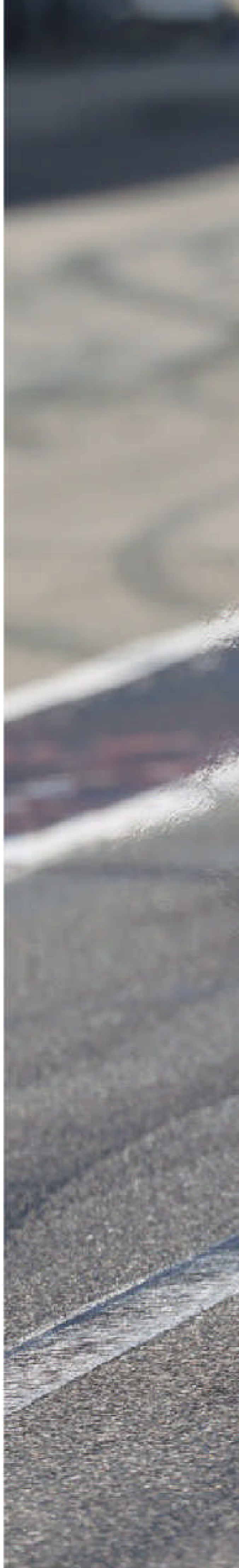
NISSAN


▲ 2021 GT-R
T.Ogasawara


▲ 2021.12.5 発表時
NISSAN

“小顔化”で広がった空力開発領域。フリックボックスの効率アップ


◀ 2022 Z
T.Moriyama


T.Moriyama

FLICK BOX

Ｚのフリックボックスは GT-R と異なりグリル前面へ回り込んでカナードとともに立ち上がり、空気を前面からフェンダー上面へ跳ね上げる形状となっている。カナードは GT-R と同様に２枚のメインカナード、その下に２枚の小型フィンを設置する。

GT-Rではバンパー部の開口とフロントグリルが別れていたが、Ｚでは一体化。そのためノーズが空気をすくい上げるように前方へと突き出すとともに低い位置まで下がり、ボンネット上には広い面が確保され効率良くダウンフォースを生み出しそうだ。アウトレットは中央にフィンを備え、GT-Rとほぼ変わらないように見える。

BONNET


▼ 2022 Z
T.Moriyama


▼ 2021 GT-R
M.Hirata


N.Mitsuhashi

▲ 2021.12.5 **発表時**

NISSAN

▲ 2021 **GT-R**

T.Ogasawara

複雑だったラテラルダクトをシンプル化。垣間見えるレスドラッグ

◀ 2022 **Z**

2022 **Z** ▶

T.Moriyama

LATERAL DUCT

GT-Rでは笹の葉状のフィンを何枚も重ねたうえ、その後方にもさまざまなフィンを組み合わせた複雑な形状だったが、Ｚではメインのフィンは１枚で、その他のフィンも少ない。一方、スカート部分は立体的に盛り上がって空気の流れをコントロールしているようだ。全体として、形状を単純にしてドラッグを低減しようとしているのだろう。鈴鹿テスト時は迷彩柄で断言はできないが、昨年12月５日の発表時と同形状と思われる。

NISSAN



2021.12.5 **発表時** ▲

T.Ogasawara



2021 **GT-R** ▲

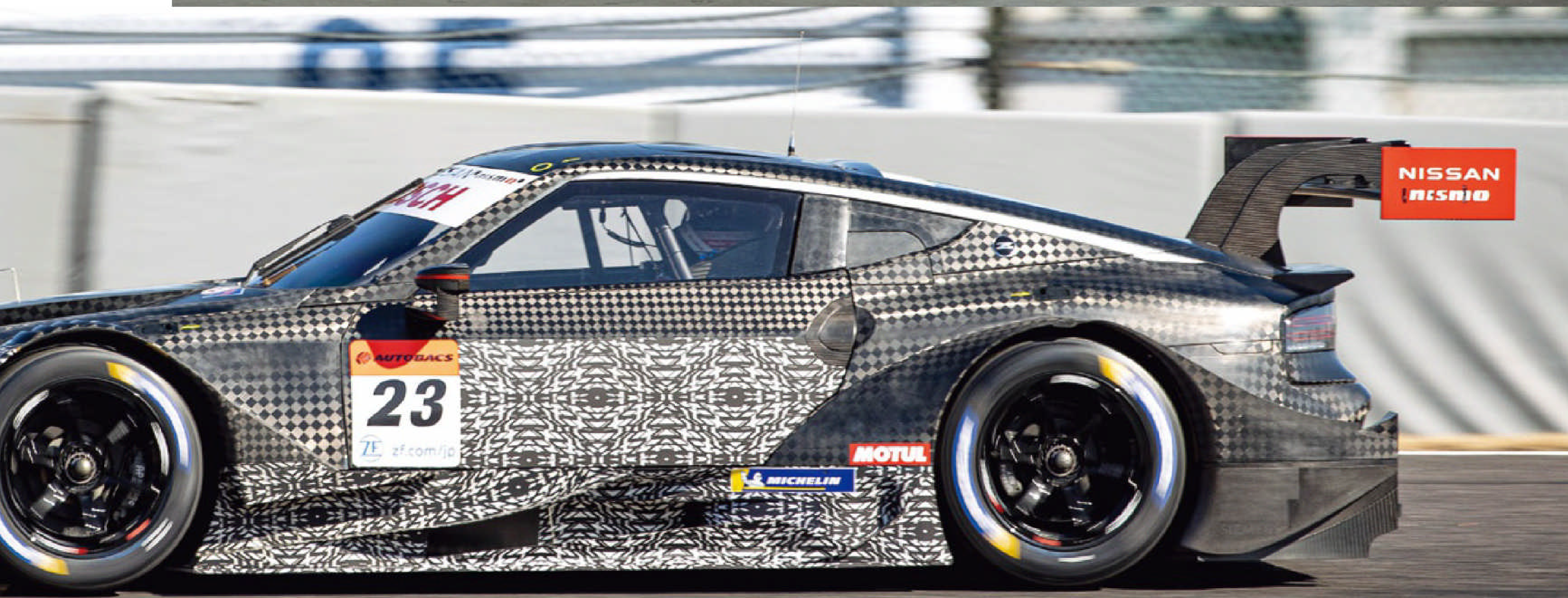
T.Moriyama



NISSAN



▲ 2021.12.5 **発表時**



▲ 2022 **Z**

T.Moriyama



▲ 2021 **GT-R**

N.Mitsuhashi

SIDE VIEW

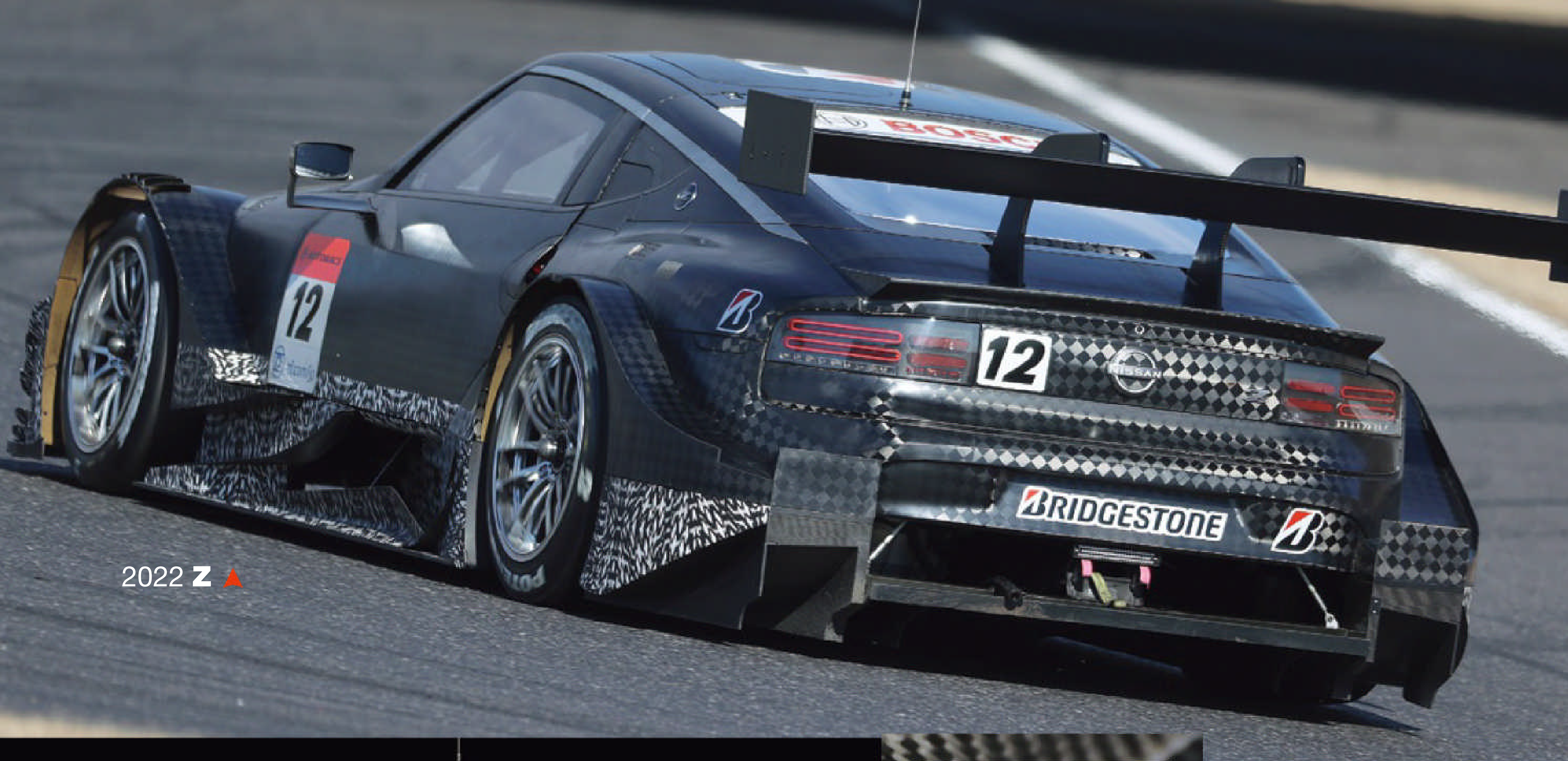
市販モデルの全長はGT-Rが4710㎜で新型Z（日本仕様）が4380㎜、ホイールベースはGT-Rが2780㎜でZが2550㎜。ただし、GT500では全長4725㎜、ホイールベース2750㎜という規定がある。スケーリングにより、Zは市販モデルと比較すると、ルーフからリヤハッチにかけて伸びているように見える。下がったノーズなど、フロント側の空力効率は確実に上がったと思われるが、ルーフからリヤにかけての空力はどのように作用するのか……。

GT500 参戦体制

No.	Team	Driver	Director
3	NDDP RACING	千代勝正／高星明誠	島田次郎
12	TEAM IMPUL	平峰一貴／ベルトラン・バゲット	星野一義
23	NISMO	松田次生／ロニー・クインタレッリ	中島 健
24	KONDO RACING	佐々木大樹／平手晃平	近藤真彦

エースカーの23号車は不動だが、高星と平手が入れ替わり、ホンダに移籍した松下信治と入れ替わるかたちでバゲットがインパルに加入。バゲットはもちろん、高星はミシュラン、平手はヨコハマという初めてのタイヤで適応力が試される。なお、3号車はB-Maxが離れたのもトピック。鈴鹿テストでの3号車はヘッドライトが青かった。かつて、2台体制時代のニスモは同カラーで1台がやはり青いライトだった。3号車のカラーリングにも注目したい。

新 NISSAN Z 進



2022 Z ▲

T.Moriyama

リヤウイングの効率は――意見分かれる後端まで伸びたCピラー

REAR VIEW

トランクが備わるGT-Rに対し、Zはリヤハッチタイプ。Cピラーはボディ後端まで伸び、リヤウイングのステー基部は傾斜したリヤゲートから突き出すかたちとなり、ウイング下面のスペースが小さくなってしまった。ルーフからの整流によりウイング効率が高まるという意見がある反面、「リヤの空力効率はGT-Rのほうが良さそう」というライバルの見立てもあった。



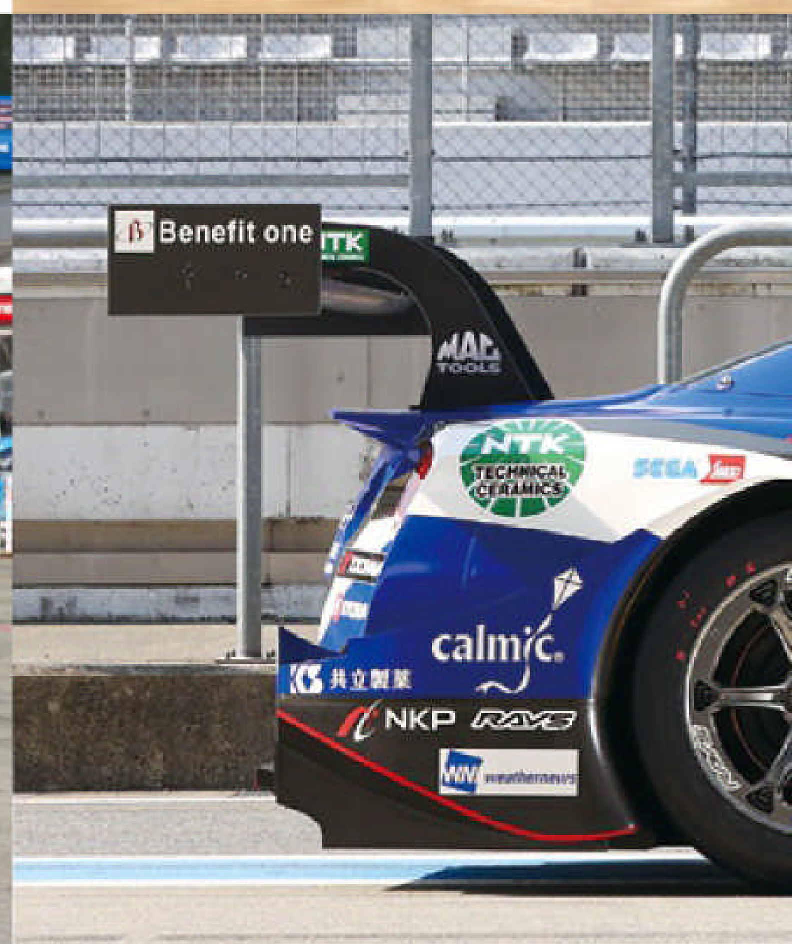
▲ 2021.12.5 発表時

NISSAN



▲ 2021 GT-R

N.Mitsuhashi





▼ 2021 GT-R

S.Kusakai



HONDA NSX TYPE S
深化

『クラス1+α』と呼ばれた新車両規定が採用された2020年最終戦の劇的な勝利でタイトルをつかんだNSX-GT
21年は〝真逆の結果〟でタイトルを逃してしまったが
どのサーキットでも、もっとも安定して強かったのがNSXだった
そして今年は、限定モデルのNSXタイプSがベースに——
「深められた空力の進化」を見ていく

Text：大串 信（Makoto Ogushi）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／森山俊一（Toshikazu Moriyama）
三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

昨年、NSX・GTはシリーズを通して安定したパフォーマンスを発揮し、2年連続シリーズチャンピオン目前まで迫ったが、最終戦のアクシデントでGRスープラの逆転を許すことになった。開発陣は今季に向けて「より強いNSX」を目指し開発に取り組むと表明していた。

ホンダ陣営の今季GT500ベース車両は、昨年に引き続きNC1型2代目NSXである。しかし、2022年型のNSXはボディを全面的に作り替えている。なぜなら、ベース車両を昨年8月に発表されたタイプSに切り替えたからだ。日本で30台、全世界で350台となる限定販売のNSXタイプSは、前後バンパーなどのデザインをあらためたモデルで、従来のNSXが市販状態の全長が4490㎜だったのに対し4535㎜と45㎜延びている。

前後バンパーのデザイン変更で全長が延びたのだから、バンパー以外のボ



T.Moriyama

ディは昨年型のままで良いように思われるが、現在のスーパーGT車両規則ではベース車両の違いによる性能差を均一化するため、スケーリングルールが導入されており、オリジナルのイメージを残したうえで車両全体を基準に当てはまるサイズにしなければならない。全長が延びたNSXタイプSの場合、側面形状が昨年と同じスケールのなかには収まりきらず、あらためて全体におよぶ側面形状変更がわずかずつながら必要だったという。

とはいえ、全体のイメージは従来型を踏襲しており、空力デザインも基本的なコンセプトは引き継いでいるが、延長されたフロントバンパー周囲のデザインは大きく変わっている。ボンネット面が前方に伸びたぶん、いわゆる空力特性は向上すると思われるが、グリルの上下高が狭まっているので前方から取り入れる空気の配分の形式が変更になっている。近年はラジエター、インタークーラー、ブレーキを冷却するための空気配分を成立させるには非常に緻密な設計が求められるようになっており、今季のNSXが昨年同様のバランスで仕上がっているかどうか気になるところだ。

今回のテストでは、フリックボックスとラテラルダクトのバリエーションが3種類から4種類のセットで持ち込まれたようだが、撮影された写真を見る限り2種類のラテラルダクトが確認できただけだった。実際にテストしているチーム関係者も「どこが違うのかと思った」と語っており、空力については非常に繊細なレベル、言い換えれば完成度の高いレベルでの熟成が行なわれている模様だ。

チーム関係者によれば、今季のNSXは「中身は昨年と同じだがボディが変わったのでそれにともない空力特性も変わったため、空力的にはスタンダードな仕様、ダウンフォースのピークは落ちるが特性がマイルドな仕様、ダウンフォースのピークは高いが車高変動に弱い仕様を試し、それに合わせたサスペンションジオメトリーやセッティングを探る一方、昨シーズンを通して見えてきたセッティングの可能性を今季のマシンに合わせ込んでみるテストも行なった」という。

T.Moriyama

▲ 2022 **NSX TYPE S**

FRONT VIEW

タイプSはボンネット前のバンパーが前方に延長され、そのノーズ周りのデザイン変更を受けて“顔つき”が変わった。昨年まではスムーズな局面だった部分が、ベース車両のイメージを残しながら冷却用の開口部として切り開かれて複雑な面で構成されている。先端での風の切り方、エンジンルームへの空気の導入口の違いにより、空力特性は変化したはずだ。



▼ 2021 **NSX**

N.Mitsuhashi

BONNET

ノーズの延長によりボンネット上面の面積が拡大。前端も下がって空気をうまくすくい上げられるようになり、ダウンフォースが効率良く増えているものと思われる。三次元形状のフィンを備えたアウトレットに変更はなさそうだが、昨年まではグリル内にあったコクピット導風ダクトがNACAダクトとしてボンネットに設置されている。

T.Moriyama



▼ 2022 **NSX TYPE S**

M.Hirata



▼ 2021 **NSX**

風の切り方、受け方、クーリング空力特性を変える〝新たな顔〟

T.Ogasawara



▲2021 **NSX**



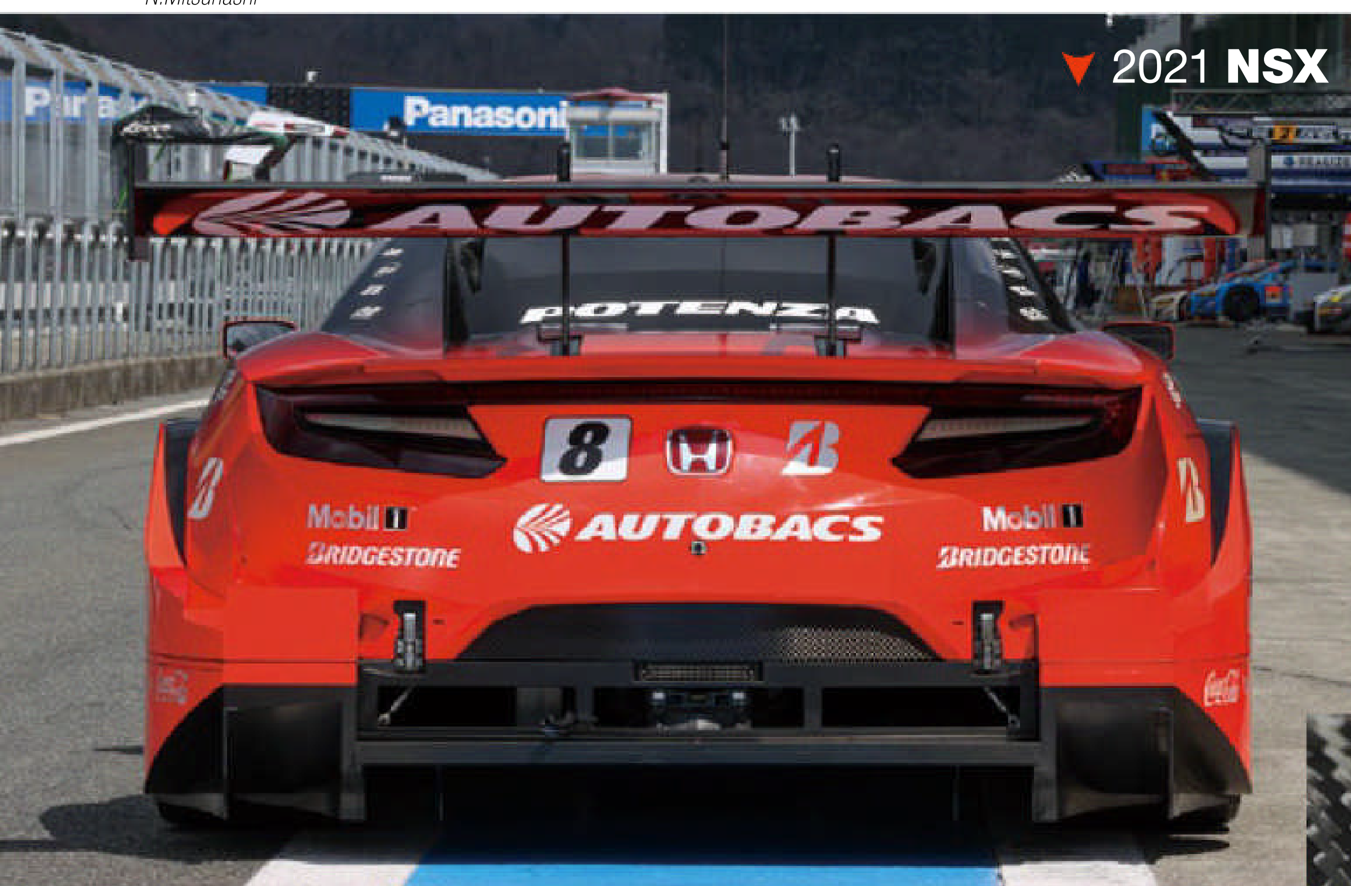
▲2022 **NSX TYPE S**

T.Moriyama

FLICK BOX

昨年は丸みを帯びたフリックボックスが少し突き出すようになっていたが、今季仕様は先端がやや削られて面で受けるようになっている。また、カナードの位置を変更できるネジ穴も確認できる。写真では判別できなかったが、入手した情報によると、鈴鹿テストで３種類のフリックボックスをテストしていたようだ。

N.Mitsuhashi



▼2021 **NSX**

REAR VIEW

リヤではバンパー下部、ディフューザー上の市販モデルでナンバープレートを設置する箇所で違いが見られるが、ここは空力感度の低い箇所だと思われる。もとがミッドシップのNSXだけにリヤはボリュームがあり、スケーリング上、リヤフェンダーの拡幅がライバル車と比較して小さいことにあらためて気づく。

▼2022 **NSX TYPE S**

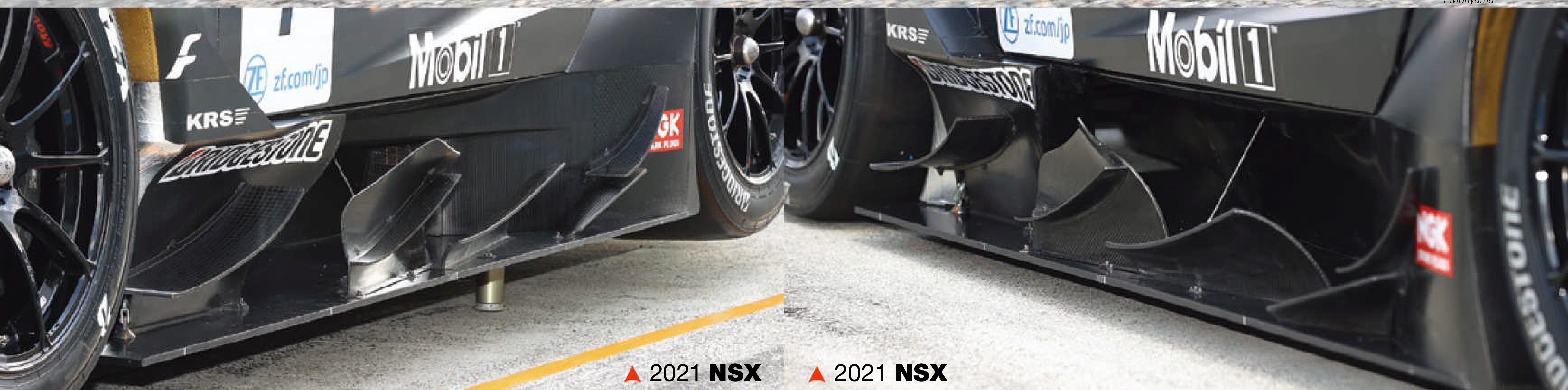


T.Moriyama



▲ 2022 **NSX TYPE S**

T.Moriyama



▲ 2021 **NSX** ▲ 2021 **NSX**

T.Ogasawara T.Ogasawara

伸びて下がったノーズを活かすべく、+45㎜のために全面改良

T.Moriyama

▼ 2022 **NSX TYPE S**





▲ 2022 **NSX TYPE S**

T.Moriyama

深化 NSX HONDA TYPE S

LATERAL DUCT

基本的な構成は昨年型と似ているが、昨年はリヤフェンダー前に湾曲したフィンが取り付けられていたのに対し、今年は垂直のフィンとカナードの組み合わせとなっている。今回の鈴鹿テストでは、リヤフェンダー前のフィンの枚数が異なる仕様が確認できた。２日間のテストで最初のセッション（1/25AM）のみ小型フィンを取り外しており、これがスタンダード仕様だったのかもしれない。それ以降の３セッションは小型フィンを装着していた。ただ、ここの部分ではフィンの位置を変更するための取り付け穴が何通りか視認でき、いくつかのバリエーションが試されていた可能性は高い。この部分は空力特性に対する感度が高いということなのだろう。



▲ 2022 **NSX TYPE S**（1/25AM）

T.Moriyama

GT500 参戦体制

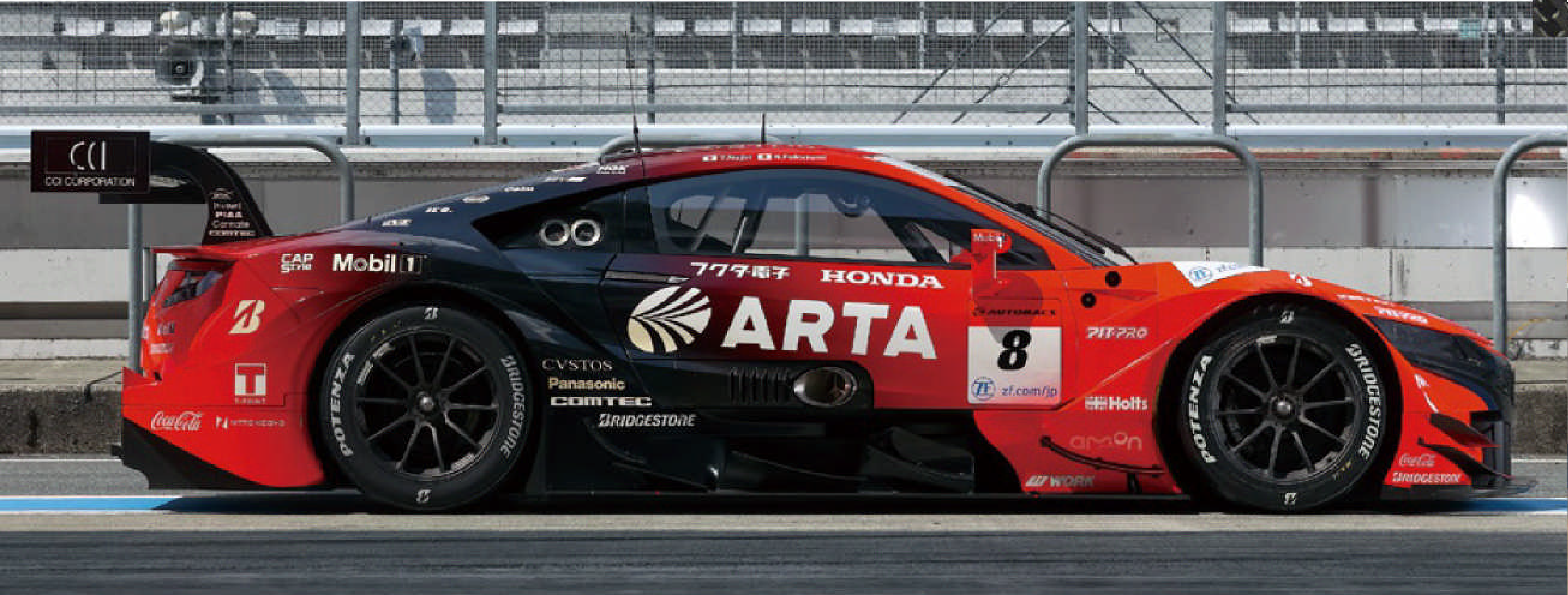
No.	Team	Driver
8	ARTA	野尻智紀／福住仁嶺
16	TEAM Red Bull MUGEN	笹原右京／大湯都史樹
17	Astemo REAL RACING	塚越広大／松下信治
64	Modulo Nakajima Racing	伊沢拓也／大津弘樹
100	TEAM KUNIMITSU	山本尚貴／牧野任祐

松下が出戻るかたちでホンダに電撃移籍。17号車のステアリングを握ることになった。それ以外はドライバーラインアップに変更なし。タイヤはまだ公式発表されていないが、昨年同様８、17、100号車がBS、16、64号車がDLだろう。変わらない環境と松下というカンフル剤の注入で王座奪還に挑む。

SIDE VIEW

昨年までのベース車となる市販のNSXは全長4490㎜だったが、タイプＳは4535㎜。シャシーやホイールベースは変わらないので、前後バンパーによって45㎜延長されたことになる。GT500の車両規定により、全長やオーバーハングの寸法には決まりがあるが、タイプＳのストロングポイントといえる伸びて下がったノーズは活かしたいはずで、その帳尻合わせのために全体的な見直しが必要だったようだ。わずか45㎜、されど45㎜。それほどに影響力があるということだ。

N.Mitsuhashi



▼ 2021 **NSX**



ベース車両がGT-RからZに切り替わったニッサン陣営、同じNSXながら全長の異なるタイプSをベース車両としたホンダ陣営に対し、トヨタ陣営は昨年とまったく同じGRスープラをベース車両に用いる。

2020年、GT500クラスにデビューしたGRスープラは、滑らかなロングノーズショートデッキ型ボディを持つベース車両の特性を活かした空力デザインにより、トップスピードの伸びでライバル車を圧倒した。もっとも、コースによってはダウンフォースに勝るNSX・GTの反撃を受け、デビュー初年度はシリーズチャンピオンを獲得することができなかった。

デビュー2年目の昨年も同様にトップスピードを武器にした戦いぶりでNSXとチャンピオン争いを展開し、シリーズ最終戦でNSXのアクシデントにも助けられて逆転、ようやくシリーズチャンピオンとなった。

デビュー3シーズン目となる今季、本来ならば空力デザインに関しては開発凍結で変更はできないところだった。しかし、今季に関してはニッサン陣営が新型Zを投入することを受けて、ベース車両が変わらないGRスープラに関しても、デザインライン上方下方のボディを含めて全面的な空力新規開発が許された。

今季、スーパーGTシリーズ全8戦のうち、2戦がハイダウンフォース型の鈴鹿サーキットで開催される。トヨ



T.Moriyama

タ陣営はその開催スケジュールを考慮し、22年型GRスープラの空力デザインを行なったという。つまり昨年型よりもダウンフォースを稼ぐ方向へ空力特性を振ったものと思われる。

といっても、もともと市販状態から空力的に優れたクーペボディを持つベース車両は同じで、スケーリング規定などの制限はそのままなので、改変はGT‐R～ZやNSXタイプSより少ない。だが、フリックボックスやラテラルダクトなどは形状が見直されており、ドラッグ低減よりもダウンフォース獲得に重点を置いた開発が行なわれたと思われるデザインとなっている。

ベース車両レベルで眺めたとき、GRスープラのデザインの特徴はキャビンが後方へ向けて涙滴形状に絞り込まれている点にある。前方からの空気はキャビンを包み込むようにリヤウイングへ向けて流れ込む。テールゲート上、水平に広がるテーブル状の造形は、キャビンから流れてくる空気を受け止めそのままリヤウイングに流すためのもので、この部分を含めボディ後部には大きな改変は行なわれなかったようだ。

GT500標準パーツであるリヤウイングの角度はGRスープラがもっとも浅いように見え、ドラッグを増やすことなく効率よくダウンフォースを稼ぐという点では完成形に近いためだろう。

鈴鹿テストではルーフ上に流速計測用と思われる管を2本立てて走行を繰り返しており、リヤウイング効率が大きなチェックメニューであった模様だ。今季のGRスープラの課題は、ダウンフォースを確保しながら昨年までのように高いトップスピードを維持してライバルを突き放すことができるかどうかにありそうだ。

TOYOTA GR SUPRA 熟成

2022 SUPER GT 勢力図に異変あり 三つ巴の確信

ニッサン陣営はGT‐RからZへ、ホンダ陣営はNSXタイプSへ
ライバルが変貌を遂げるなか、昨季王者は変わらない
GRスープラは2020年のデビュー戦から、いきなり速かった
しかしその後、サーキット特性による得手不得手があらわになる
ドラッグが少ない反面、高荷重サーキットが苦手——
変わらないことの低リスクを強みに、完成度を極めにいく

Text：大串 信（Makoto Ogushi）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／森山俊一（Toshikazu Moriyama）
三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）



T.Moriyama

▼2022

FRONT VIEW

３車のなかで唯一ベースモデルもグレードも変わらないGRスープラ。当然、パッと見の印象は変わらない。だが、細部を見ていくと細かな技巧が凝らされている。GRスープラは低ドラッグが最大の武器。22年仕様はダウンフォース増がコンセプトと思われるが、得意とする富士も２戦あり、そのバランスの取り方が注目される。


▼2021

N.Mitsuhashi

BONNET

ボンネットに関しては、アウトレットや室内換気用NACAダクトの形状・位置を含め、22年型と昨年型の見分けはつかない。当然ながらエンジンルーム内のコンポーネント配置も変わっていないはずだ。

T.Moriyama


▼2022

M.Hirata


▼2021

ダウンフォース獲得へ細部に凝らされた技巧

T.Ogasawara





T.Moriyama

FLICK BOX

昨年型のフリックボックスは弾頭型に膨らんでいたが、22年型は空気をすくい上げるように反っている。空力開発がドラッグ低減からダウンフォース獲得へ重心を移して行なわれた証である。ただし、カナードなどの構成はほぼ昨年と同じだ。

N.Mitsuhashi



ショートデッキで後方に絞り込まれたCピラー、GRスープラのリヤデザインは「３車のなかでも飛び抜けている。ドラッグが少なく、それでいてリヤウイングも効率良く使える」とする見立てが多い。そのためか、写真からは昨年との違いを見つけられない。完成形の域に達しているのだろう。だが、「空力は全体で見る必要がある」というのがメーカー問わず開発陣の考えであり、気づけない変化があるのかもしれない。

REAR VIEW



T.Moriyama



▲2022
T.Moriyama



▲2021 ▲2021
T.Ogasawara

2シーズンの経験をエアロに注力できる、変わらないことの強み


▼2022
T.Moriyama

GT500 参戦体制

No.	Team／Car	Driver	Tire
14	TGR TEAM ENEOS ROOKIE ENEOS X PRIME GR Supra	大嶋和也／山下健太	BS
19	TGR TEAM WedsSport BANDOH WedsSport ADVAN GR Supra	国本雄資／阪口晴南	YH
36	TGR TEAM au TOM'S au TOM'S GR Supra	坪井 翔／ジュリアーノ・アレジ	BS
37	TGR TEAM KeePer TOM'S KeePer TOM'S GR Supra	サッシャ・フェネストラズ／宮田莉朋	BS
38	TGR TEAM ZENT CERUMO ZENT CERUMO GR Supra	立川祐路／石浦宏明	BS
39	TGR TEAM SARD DENSO KOBELCO SARD GR Supra	関口雄飛／中山雄一	BS

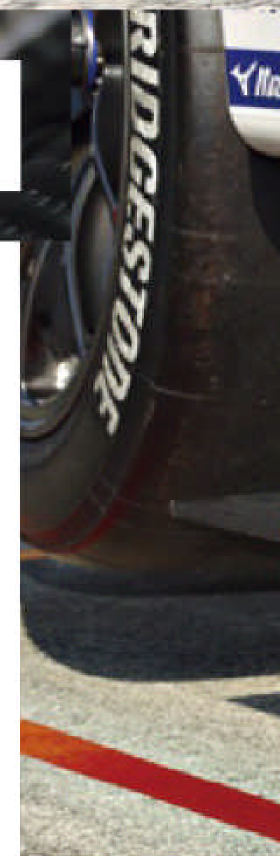
昨年12月6日、早々に22年の参戦体制を発表したトヨタ陣営。ドライバーラインアップで変わらないのは14号車と38号車のみ。チャンピオン関口の移籍は驚きだったが、最終戦前、タイトルを決める前にサードへの移籍が決まっていたという。レギュラーシートをつかんだ晴南とアレジ、初めてBSを履く宮田、すでに速さに定評ある若手の飛躍にも期待がかかる。



T.Moriyama

▲ 2022

LATERAL DUCT

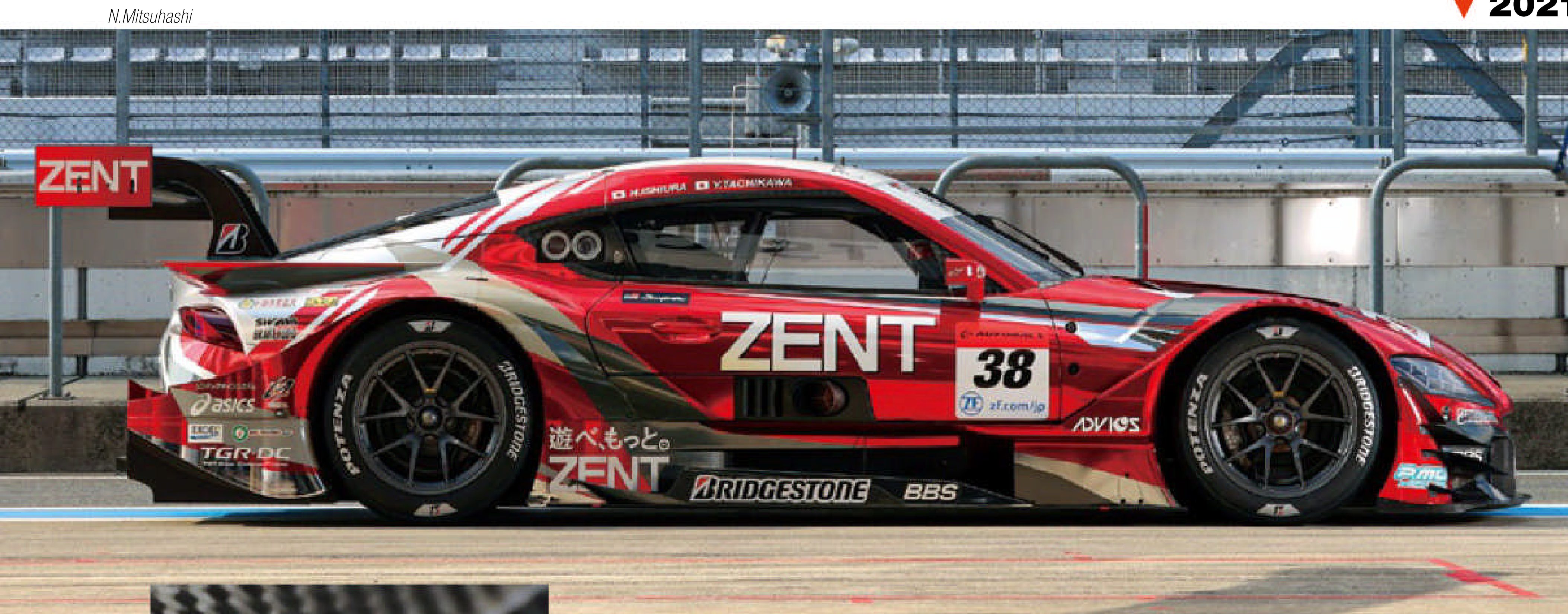


T.Ogasawara

もっとも大きな改変はラテラルダクトに加えられている。昨年型のラテラルダクトは非常にシンプルな構成で、エンジンルーム下部からラテラルダクトまでスカート外縁部にバーチカルフィンが１枚あるだけでほぼ筒抜けになっていたが、22年型ではスカート中央部に長めの１枚、後部外側には小ぶりのバーチカルフィンが立ち、上方へ反ったフィンが組み合わせられるなど非常に複雑な構成となった。これもまたダウンフォース重視型のデザインだろう。

N.Mitsuhashi

▼ 2021



SIDE VIEW

2020年デビュー時、GRスープラはハイレーキでグランドエフェクト効果を高める設計コンセプトだった。だが、ハイレーキはリヤ荷重が少なくなりスタビリティが低下する。空力開発が凍結されていた21年は、メカニカルの部分でそれを補っていた。そして空力開発が認められた22年、変わらないベースモデルでの２年間の経験が新エアロに注入されたことになる。



EXGEL

腰への負荷軽減で質の向上をアシスト
パフォーマンスをアップシフト。

EXGEL

こ数年のあいだにすっかり定着した感のあるレーシングシミュレータ。現在では、プロフェッショナルレーシングドライバーだけではなく、アマチュアドライバーもレース本番に向けてシミュレータで練習してから臨むということが多くなっているはずだ。ただ、実車両と違い、シミュレータは何時間でも走れるということから、いつの間にか腰まわりへの負荷が蓄積し、腰が痛くなってしまったという方も多いのではないだろうか。実際、HANSデバイス向けやレーシングカートのリブプロテクターなどモータースポーツ用の衝撃吸収・緩和パッド、自動車用／オフィス用／家庭用／介護用のクッションなどでおなじみの〈EXGEL〉にも、プロドライバーからのそうした悩みの相談が増えてきていたという。そこで、EXGELではレーシングシミュレータのシート向けに専用設計とした「EXGELレーシングパッド」を開発&リリース。プロを中心に早くも話題となっている。

「実際のレース車両でもシミュレータでも、腰が痛くなるドライバーの傾向はほぼ同じであることが分かりました。理想的なポジションは、カラダを横から見たときに背中が自然なS字カーブになる状態です。腰が痛くなりやすいドライバーの場合は、これが〝くの字〟のようになっていて、そこに負担が集中してしまっています。とくにシミュレータはやろうと思えば長時間でも続けられるので、負荷の蓄積も大きくなるのだと考えられます」(EXGEL製品の開発から製造・販売まで一貫して行なっている株式会社加地の小川要代表取締役社長)

そうした使用環境を踏まえ、EXGELレーシングパッドでは背中をS字カーブに近づけるような設計とし、腰への負担を軽減。同時におしりから太ももの下にかかる圧力を分散させ、シ

シミュレータ専用 EXGEL 登場



EXGEL

Text : 髙橋カズキヨ（Kazukiyo Takahashi／本誌） Photo : 田村 翔（Sho Tamura）／EXGEL

What is EXGEL?

「座る」を変える 体圧“流動”分散素材

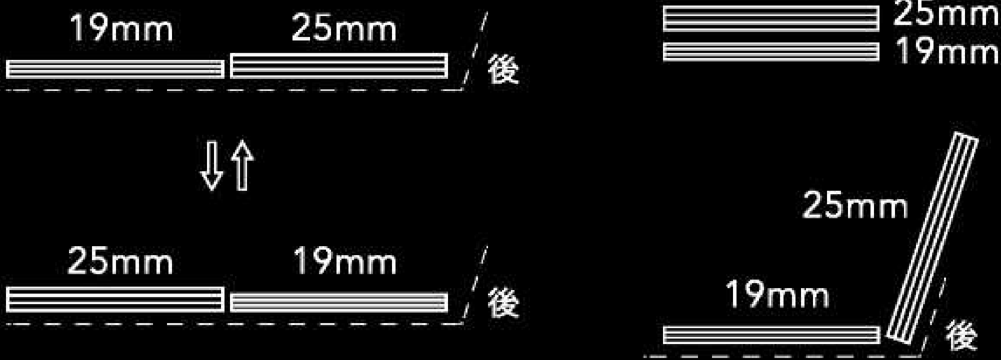




エクスジェルは固体であるにもかかわらず、お餅のような弾力性を持ち、約20倍まで伸びて復元するという柔軟性と、（ヒップなどの）ズレに対応する流動性を持つという素材。その衝撃吸収力は一般のウレタンフォームの10倍以上だ（自社テスト）。

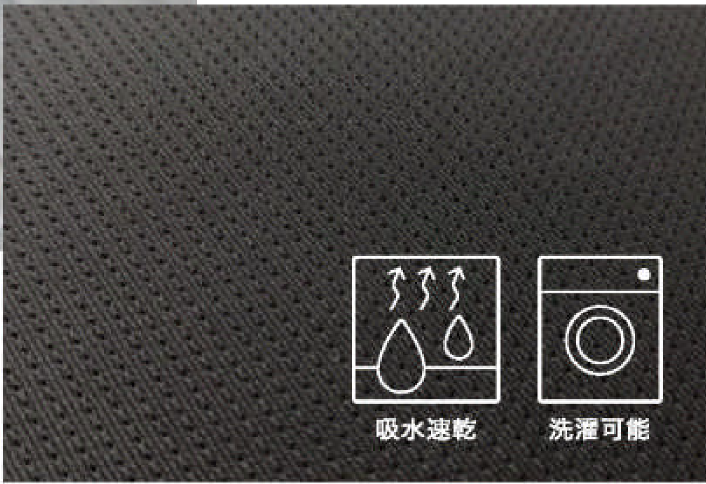


シートパッドは、前後の厚みを入れ替えたり、ふたつ折りやL字折りにしたりなど、シートの形状やカラダに合わせての、使い方のバリエーションが豊富（下のイラスト参照）。



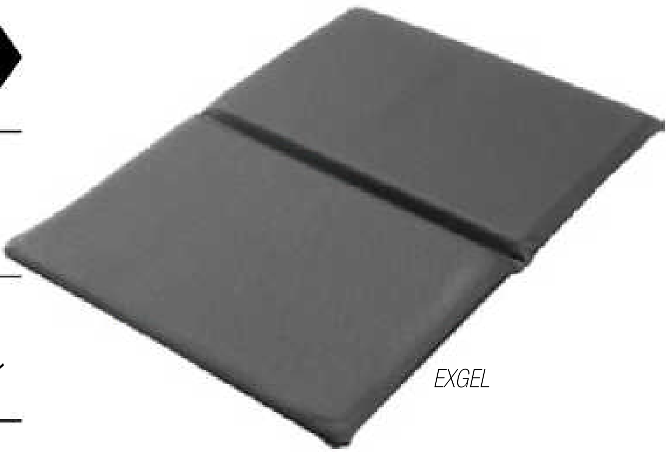


ランバーパッドは、カラダのラインに沿った緩やかな曲線が腰にフィット。隙間を埋め、骨盤が後ろに倒れる動きを抑制する。



シートパッド、ランバーパッドとも、カバーには吸った汗を速乾させる高機能生地を採用。洗濯が可能なのもうれしい。

シートパッド



材質	本体	表材：ポリエステル100% 中材：エクスジェル（合成ゴム）、ウレタンフォーム
	カバー	表材：ポリエステル100% 裏材：滑り止め加工付きナイロン
カラー		本体：ブラック カバー：グレー
サイズ		W315 × D420 × H25（mm）
重量		約0.6kg

希望小売価格	
本体＋カバー	11,000円（税込み）
替えカバー	3,300円（税込み）

ランバーパッド



材質	本体	表材：ポリエステル100% 中材：エクスジェル（合成ゴム）、ウレタンフォーム
	カバー	表材：ポリエステル100% 裏材：滑り止め加工付きナイロン
カラー		本体：ブラック カバー：グレー
サイズ		W280 × D46 × H250（mm）
重量		約0.3kg

希望小売価格	
本体＋カバー	8,800円（税込み）
替えカバー	3,300円（税込み）

ミュレータ使用時・使用後の痛みや疲労感などを緩和させることに成功した。

EXGELはもともと医療現場からのリクエストに合わせて開発された新素材で、車椅子用クッションとしては20年以上の実績を持つ。そこからオフィス用や自動車用などにも展開され、リモートワークが定着した2021年春ごろからは、自宅用の「ザ・アウル」シリーズが漫画家やデザイナーなどクリエイターからの発信によりクチコミで支持が広がっている。培ってきた技術とノウハウも盛り込み、シミュレータ用に最適化したのがEXGELレーシングパッドというわけだ。

今回の製品の評価で協力した大湯都史樹のように、半日くらい“やり込む”という話もよく聞かれるが、痛みや疲労感の蓄積がレース本番でのパフォーマンスに影響するのは避けたいところ。これはもちろん、アマチュアドライバーでも同じはず。シミュレータでも本番でも、パフォーマンスの質を上げたいという方はぜひトライしてみてほしい。EXGELレーシングパッドは、背中をサポートする「ランバーパッド」と、座面の圧力を分散する「シートパッド」をラインアップ。両方とも全国8カ所にある「エクスジェル シーティングラボ」でも試し座りが可能だ。


S.Tamura

IMPRESSION by 大湯都史樹

1日10時間くらいシミュレータをやることもあるのですが、それくらいやると、おしりや腰が痛くなってきたり、疲労感が溜まってきたりします。「EXGELレーシングシートパッド」を使うと、それらがまったくなくなるということではありませんが、かなり軽減されると思います。それに、「このポジションに座りたい」という位置にカラダをしっかりセットできるというのもありがたいですね。位置を決めた後の疲れも少ないと思います。

エクスジェル シーティングラボ（株式会社加地） Email : support@exgel.jp
0120-540-455 URL : https://exgel.jp

BELL HELMETS

CARBON series

RS7 CARBON

HP77の機能性を最大限に盛り込んだカーボンモデル

ルイス・ハミルトン、フェルナンド・アロンソ、2021年をもって引退したキミ・ライコネンなど、F1ワールドチャンピオンたちからも絶大な支持を受けている、ヘルメットのプレミアムブランド〈BELL HELMETS〉。彼らも使用している４輪レース用最高峰モデル「HP77」（左ページ参照）のスパルタンなデザインと、軽量性、クーリング性、フィット性などを最大限に採り入れつつ、プライスを可能な限り抑えた軽量カーボン製ヘルメットが「RS7 CARBON」だ。とくにフィット性についてはBELLの解析により、欧米人の頭のかたちと比べると四角いタイプが多いとされている日本人にも合うよう、材質と形状を最適化。こうした改良が進んだことにより、日本でもRS7 CARBONの商品の動きが早くなっているとのことなので、お問い合わせはお早めに。Duckbillなし、Duckbillありの２タイプの設定（値段は同じ）。



Duckbillあり

シールドはBELL独自の「DSAF」（ダブルスクリーンアンチフォグ）を採用した#SE07タイプ。DSAFは、空気が熱を伝えにくいという特性を利用した２層構造となっており、雨天時やヘルメット内外で温度差があるときにシールドが曇ることを抑制する。#SE07ではシールドのピボット位置が改良されたことで、よりスムーズな開閉も実現した。エアインテークとサイドエアインテーク（頭頂部付近の透明なパーツ）、HANSデバイスを取り付けるHans Post Clipを標準装備。

SPECIFICATIONS

希望小売価格	242,000円（税込） ※2022年3月からの価格
サイズ	54/55/56/57/58/59/60/61/61+
シールド	SE07 （DSAF：ダブルスクリーンアンチフォグ）
規格	FIA8859-2015 & SNELL SA2020
シェル	Ultra-lightweight carbon
その他	Hans Post Clip （FIA8858-2010）標準装備



Duckbillなし

Text : auto sport　Photo : YFC



ADVANCED series

HP77

パフォーマンスを最大限に発揮したいドライバーに

F1ドライバーやF1チームと緊密に連携・協力して熟成させた、BELLヘルメットのフラッグシップモデル。オートクレーブカーボンシェルを採用することで、世界最高の安全基準として設定されたFIA8860規格をクリアしつつ、超軽量性も実現した。DSAFシールド（#SE077タイプ）、エアインテーク＆サイドエアインテーク、Hans Post Clipを標準装備。外装はマット仕上げとなっている。

SPECIFICATIONS

希望小売価格	836,000円（税込） ※2022年3月からの価格
サイズ	54/55/56/57/58/59/59+
シールド	SE077（DSAF:ダブルスクリーンアンチフォグ）
規格	FIA8860-2018 ABP
シェル	High-strength, ultra-lightweight FIA8860 carbon shell
その他	Hans Post Clip（FIA8858-2010）標準装着 DSAF（ダブルスクリーンアンチフォグ）標準装備 高品質ヘルメットバッグ付き

SPORT series

GP3 SPORT

4輪レース用ヘルメットのエントリーモデル

新開発の高品質ファイバーグラスシェルやフロントエアインテーク＆エアスクープ（頭頂部のインテークパーツ）の採用により、軽量性と通気性を確保。その機能性を、トレンドを捉えたデザインで実現した4輪モータースポーツ用エントリーモデルがGP3 SPORTだ。BELLの「7シリーズ」同様に空力を重視し、フロントにチンバーを採用。BELLの特徴でもあるフロントチンスポイラーも採り入れている。

SPECIFICATIONS

希望小売価格	93,500円（税込） ※2022年3月からの価格
サイズ	S/M/L/XL
シールド	SE03
規格	FIA8859-2015
シェル	High quality composite
その他	Hans Post Clip（FIA8858-2010）の 取り付けが可能（別売）



White

Matt Black

株式会社ワイエフシー　www.bellracing.jp

「出会いは負けたところから（笑）」

Text：auto sport
Photo：堤 晋一（Shin-ichi Tsutsumi）／SEV／auto sport



SEVから「ラジエターシリーズ」の最新モデル「ラジエターBY」が登場。長年のSEVユーザー代表として、本誌編集長の田中康二があえて自分のクルマに取り付けて違いをチェックすると、申し出ることに――。

――SEVさんが「めちゃくちゃ自信のある商品」とのことです。

田中：そこまで言うのなら、ということで、僕も試してみようと。もちろん、正直ベースでいきますよ（笑）。インプレ動画は近日公開予定ですので、左下のQRコードから飛んで、チェックしてみてください。

――そもそも田中さんがSEVを初めて知ったのはいつだったんですか？

田中：15年くらい前の、筑波の「メディア対抗ロードスター4時間耐久レース」ですね。その年は規定でクルマはほぼノーマル。そしたら、どこかの編集部がダンパーやブレーキキャリパーにSEVを一生懸命に貼っていたんです。そのときは、「それで勝てるなら苦労しないよ」って思っていました。

SEV嵩：その編集部さんには勝ったんですか？

田中：完敗でした（泣）。

嵩：そうだったんですね（笑）。

田中：その後、レーシングドライバーにもSEVユーザーがいると知り、「そんなに効果があるのかな」って。ドライバーのユーザーはまだ少なかったと思います。

嵩：ドライバーでは、伊藤大輔監督、飯田章監督、加藤寛規選手が一番長いですね。弊社の会長がレースで効くのかを試したくて、全日本F3時代の大輔監督に声をかけさせてもらったところがスタートです。金石勝智監督もフォーミュラ・ニッポン時代からSEVを使ってくれています。

S.Tsutsumi



SEVとauto sportのコラボレーション付録シリーズは、『auto sport No. 1419』（2015年11月13日発売号）での「SEV RACING CORE」からスタート。以降、「SEV RACING CORE for Head & Neck」が『No. 1443』（2016年11月４日発売号）で、「SEV RACING CORE TUBE」が『No. 1469』（2017年11月17日発売号）で、「SEV RACING CORE BELT LOOP」が『No. 1505』（2019年４月26日発売号）でそれぞれ展開された。４回とも大好評を博し、本誌の入手が困難となってしまったこともあった。

田中：そしたら今度は、ネックレスの「SEVルーパー」が出た。片頭痛に悩んでいたので試しに着けてみたら、すごくラクになり、また驚いて。それで、SEVルーパーをずっと着けるようになったんです。

嵩：田中さんがサーキットの現場でも着けてくれていることもあってか、僕たちもお話がしやすくなりました（笑）。

田中：ドライバーは僕たちよりもカラダのセンサーが鋭いですし、メカニックはまさにカラダが資本。監督やエンジニアは疲れがとれにくくなる年齢に入っている。サーキットはSEVを体感しやすい環境なのかもしれませんね。そうしてSEVルーパーも僕の首にすっかり馴染んでいたところ、「86／BRZレース」でクルマにSEVを付けることが禁止されるということが起きたんです。

「目に見えない違いを体感するのが楽しい」

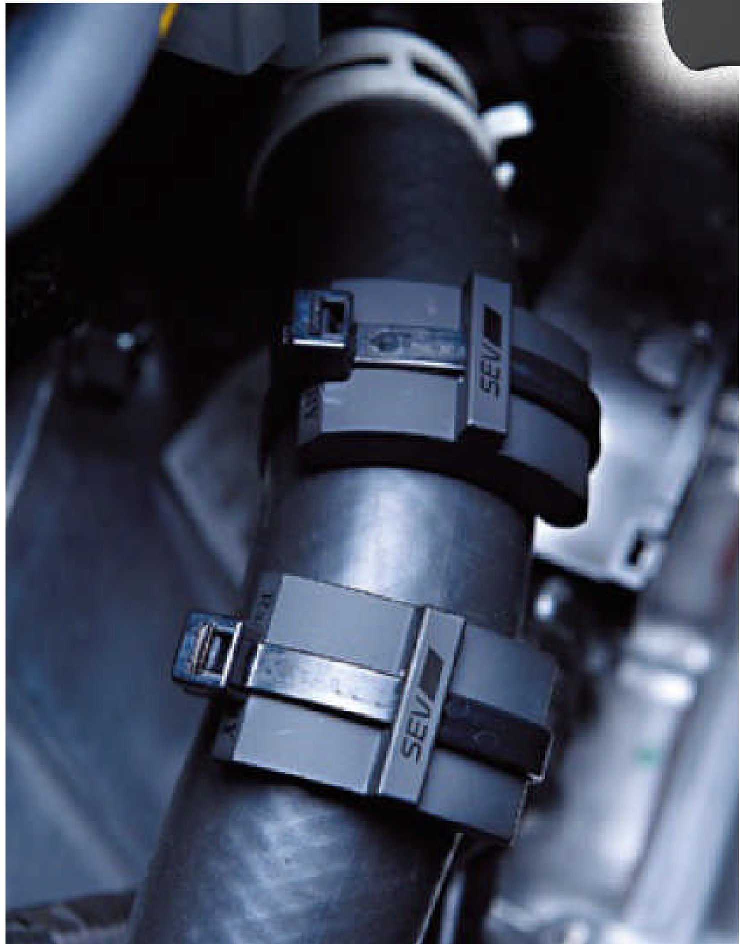
嵩：シリーズ発足1年目の開幕戦富士で、後藤比東至さんがポールポジションを獲ったんですよね。

田中：後藤さんは自分の車両にSEVを付けていました。その後のS耐ST-2クラスで何度もタイトルを獲るだけの速さが当時からあったとはいえ、多くのプロがいるなかで、僕らの業界の先輩でもあるアマチュアドライバーの後藤さんがポールを獲った。それを聞いて急きょ、富士に観に行ったんです。後藤さんはそのときは勝てませんでしたが、次も楽しみだなと思っていたら、第2戦か第3戦で「SEV禁止」に（笑）。

嵩：僕は「SEV 86／BRZパッケージ」というのを企画してチラシも作りましたが、流れてしまいました（笑）。

田中：その後もGTやSFなど4輪レース界でSEVが広まり、僕もいろいろ体感したことで、これだけのドライバーが使っているSEVがどんなものなのかを読者のみなさんに知ってもらおうと思い、SEVさんに相談したところがコラボの始まりなんですよね。まだ疑いの目を向けていた編集部員もコーヒーカップの下に付録を置いたら、「味が変わった！」って（笑）。そこから始まり、いまでは「なんで？」とSEVを楽しんでいます。「効く効かない」ということもたしかに気になりますが、「変わった」ことを楽しむところからSEVにトライしてみてほしいですね。目に見えないものを自分で体感すると、楽しくなってきちゃうんですよね。

嵩：そこまでおっしゃっていただいて、ありがとうございます（笑）。






SAN-EI
CORPORATION

Interview

Masashi Yamamoto

PROMISE MAN

有言実行オトコの次なる野望

レッドブル・ホンダにタイトルをもたらした立役者、山本雅史氏が
ホンダを退社し、自ら立ち上げた会社で新規事業に乗り出す
マネジメント職で多様な人材と渡り合い、結果を残し続けてきた
その経験を、国内のみならず海外そしてF1で活かしていくという

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：LAT／Red Bull

辞めても
I ❤ HONDA

山本雅史

2016年に本田技研工業株式会社のモータースポーツ部長に就任し、19年よりF1マネージングディレクターとしてホンダF1を牽引。ホンダがF1から撤退する21年にドライバーズタイトル獲得という最高の結果を残した。22年1月でホンダを退社し、2月より自ら設立した『MASAコンサルティング・コミュニケーションズ株式会社』で新たな道を歩む。

ホンダF1第四期活動の中心人物のひとりだった山本雅史氏が、1月末でホンダを退社した。今後は自ら立ち上げた新会社で、さまざまな活動を行なっていくという。その手始めとして、レッドブルのクリスチャン・ホーナー代表とヘルムート・マルコ博士からの依頼で仕事をしていくそうだ。

さらには、ホンダで学んだことを伝えたいと講演活動を行なっていく一方で、スーパーフォーミュラでも数チームから声をかけられているという。もしかするとスーパーフォーミュラで姿を見かけることがあるかもしれない。これまで以上に多忙になりそうだが、F1の現場にも積極的に赴くという。

技術規約の大変更で、勢力図激変が予想される今季のF1については、「若手ドライバーの活躍が期待されるし、その代表が角田裕毅だ」と断言する山本氏。自らとF1の今後を語り尽くしてくれた。



21年は手ごたえも何も勝つしかなかった タイトル獲得を社長と約束して退職を決めました

定年退職するのはルールに則った感じで 自分の性格的に面白くなかった

“結局家にいないでしょ” 奥さんからそう指摘されました（苦笑）

ホンダで学び続けた20年

——まずは、円満退社おめでとうございます。

山本「ありがとうございます。ちょっと複雑な心境でもあるんですが」

——何かやり残したこと、心残りの部分がありますか?

山本「F1に関してはやり残したことはありません。タイトルも獲りましたし。ただ、若い人たちにもっといろんな機会を創りたかった。僕がF1を通じて体験したこと、学んだことを、本来ならば1、2年かけて若い人に伝承するのが筋だった。そこは心残りですね。一方で人生の節目での転身、その適切なタイミングを見極めるのは難しい。攻めることも大事ですが、引き際も大事だと個人的には思っています。なのであと1、2年ホンダにいて定年退職するのは、なんだかルールに則った感じで、自分の性格的に面白くなかった。そういう思いも含めて、いままでこれだけいい経験をさせてもらってきて、それをしっかり伝えられずに退職するのが心残りですね」

——ホンダは技術やノウハウの伝承を、必ずしも体系的にやっていない印象があります。

山本「個人個人が好きにやっているところがありますね。僕もそうだったかもしれません。僕自身、いいところは先輩たちから学んで、さらに伸ばしていこうとやってきたつもりです。たしかに、引き継ぎはあまりしませんね。そこがうまくないというか……」

——山本さん自身はマクラーレン・ホンダ時代から、ホンダのブランディング、マーケティング力向上を訴えていました。そこも心残りでした?

山本「そうですね。僕は昔から現場型で、ホンダでいう三現主義というのかな（注：現場・現実・現物重視の考え方）。人の言うことはもちろん信頼しますが、自分の目で確かめて、次のアプローチにいくという現場型です。ホンダのマーケティングが弱いというのはひとつの課題で、対してレッドブルはすごくうまい。コロナの2年間は、

その意味でもすごくもったいなかった。現場で学べることは山ほどあったのに、日本からは僕しか現場に行けませんでしたから。あらためてレッドブルのすごさは充分に理解できましたよ」

RBPと日本の架け橋に

――2月1日から活動拠点は新会社になるのでしょうか？

山本「はい。正式な社名は、MASAコンサルティング・コミュニケーションズ株式会社です。僕は身近な人からマサと呼ばれているので、この名称にしました」

――ホンダを辞めると決めたのは、具体的にいつでしたか？

山本「昨年の3月1日あたりですね」

――F1の開幕前ということですね。

山本「はい。八郷（隆弘前社長）とふたりで話した際に、退職の相談をしました。了承してもらうと同時に、"タイトルを獲って辞めろ"と言われました」

――その時点ではタイトル獲得の手応えはあったのですか？

山本「というより、ホンダF1が昨年いっぱいで終わるのが分かっていましたから、手応えより何より勝つしかなかった。それしか考えていなかったです。最後の年だからやり切るしかない。その思いで八郷さんにも相談して、退職を決めました」

――今後はどのような活動をされるのでしょうか？

山本「まずは、レッドブル・パワートレインズ（以下RBP）の業務を請け負います」

――ホンダのF1撤退を見据えて、レッドブルが新たに設立したパワーユニット（PU）の製造運用拠点ですね。具体的な業務を教えてください。

山本「ホンダとRBPの橋渡しと言いますか、昨年まではホンダの社員としてレッドブルとの交渉のパイプ役を担っていました。今度は逆の立場で、レッドブル本体、あるいはRBP主体の交渉ごとに依頼に基づいて参加します。クリスチャンとマルコさんの指示を受けて業務を遂行するということです」



――日本でレッドブルのスポンサー開拓や、マーケティングといった業務も担うのでしょうか？

山本「あくまでレッドブルから依頼されればですが、そうした業務もあり得ます。まだ発足したばかりですし、自分からそこまで手を広げる余裕はありません」

――確認したいのですが、ホンダのF1活動は2021年末に終了しました。ただしレッドブルに対してホンダは、少なくとも今年1年間はPU関連のサポートを続けるということですね。

山本「22年は、ホンダ製PUのIP使用権を持っているRBPが、彼ら主導で活動します。ただし足りない部分は引き継ぎというかたちでホンダが協力していきます。HRD Sakuraの開発陣、ミルトンキーンズの旧メンバーが協力して、サポートします」

――具体的にPUの製造、組み立てはRBPが担うのでしょうか？

山本「いろいろと話が出ているのは承知していますが、僕が言えるのは、22年はRBP主導で、できないところはホンダが協力するということです」

――今年から使用燃料がE10というバイオ燃料に変わりますが、それに合わせたPU開発はホンダが担うと聞いています。

山本「はい。いまもやっています。たしか3月1日が（新PUの）最後のホモロゲ期限なので、そこまで開発を続けます。そのPUが25年まで使われるので、その間パワーアップを目的とした開発はできません。この開発凍結のルールは、ホンダの撤退発表後に決まりました。現行PUはレッドブルが図面を引いて作ったわけではないので、ホンダが最後まで責任を持ってE10燃料に合わせたPUを開発するということです」

――山本さん自身、開幕前テストとかグランプリにも何戦か行かれる予定ですよね。

山本「レッドブルからは、シーズン中に少なくとも5戦は来てほしいと言われました。来たいところでいいよとクリスチャンに言われ、何かリクエストはないのかと少し驚きました（笑）」

――レッドブルとして仕事をする場合、肩書きは何になりますか？

山本「RBPの名刺をもらうことになっているのですが、具体的にはまだ分かりません」

――実質的な仕事は、RBPと日本の橋渡しということですね。

山本「大まかに言うと、RBPと僕の新会社が契約を交わしました。そこでマルコさんやクリスチャンのコンサルティング、サポート業務をしていきます。年末あたりに僕がレッドブルに移籍するような報道が流れましたが、それは違っていて、僕はF1に限らずいろいろな分野で仕事がしたいと考えていて、そのなかのひとつとしてレッドブルからの業務を請け負います。でも、それだけに縛られたくないんです」

社名に込めた思い

――国内でも仕事をされる予定はありますか？

山本「講演業務を依頼されています。そのほかは……まだ決定ではないですが、スーパーフォーミュラのチームからお声がけいただいています。正式に

決まったら、あらためてお知らせしたいと思います」

――では新会社でのおもな業務は、RBPのコンサルタント、講演活動、国内レース関係が大きな3本柱になりそうだということですね。

山本「国内はまだ正式には決まっていませんが」

――この3本柱ですでに超多忙ですね。

山本「そうなんですよ。なので奥さんからは、〝(早期退職は)家族のためとかなんとか都合のいいことを言っていたけれど、結局家にいないでしょう〟って言われました(苦笑)」

――社員を雇うご予定はありますか?

山本「当分はひとりです。自分で動くのが好きだし、しばらく僕だけで頑張ろうと思っています」

――現場、そして人とのつながり、このふたつを山本さんはいつも念頭に置いて仕事をしていらっしゃる。これはF1に限らず、仕事全般に通じることだと感じます。

山本「まったく、おっしゃるとおりです。新会社に〝コミュニケーションズ〟とつけたのも、まさにコミュニケーションが大事だと思ったからです。人は十人十色で、それぞれ得手不得手がある。僕ができないことは、誰かが補ってくれる。うちの奥さんが一番手厳しいことを言ってくれるんですが、やっぱり他人から何かを指摘されて、それをしっかり聞くというのは、すごく大事だと思います。でも人によっては指摘されてもそれが指摘だと気づかなかったり、あるいは腹立たしく思って受け入れられなかったりする。言われていることすら分からない人もいる。本当にいろいろです。

　F1というのはチームスポーツなんですが、10人の10色をきれいに並べるのはすごく大変なんです。でもそれをやり遂げないと、中心にいるドライバーの力を存分に引き出すことはできない。ドライバーが気持ちよく優勝を目指して頑張れるようにするのが、チームマネジメントだと思っています。とはいえ、赤い人を急に青くするのは無理です。だったら赤と青の橋渡しをして、両者が将来的にうまく混じり合えるようにする。そういうことを僕はずっとやってきました。人それぞれの特徴を活かすことはもちろんですが、それをやりつつ集団を束ねることをやってきた。

　尖った人がいっぱいいる環境で彼らを束ねることができたら、これは無敵ですよ。でもね、尖った人というのは、他の尖った人とはいっしょにやりたがらない。さきほどもSakuraで浅木(泰明)とミーティングしてきたところですが、浅木も僕のことを半分理解しながら半分相容れない部分がある(苦笑)。お互い尖っていて、似たもの同士だからでしょうね。浅木としては僕みたいなのが横にいると面倒くさいんです。お互いに譲れないところはあるけれど、リスペクトはある。だから、うまく交わる部分でしか会話をしないようにしています。チームとはそんな集合体の積み重ねです。そこはこの20年、ホンダで学んできたことです。できる人には積極的にアプローチしていくし、できない人にはできない人なりのアプローチがある。絶対できない人に言い続けるのはすごくエネルギーを使いますが、チームスポーツはそうやってひとつの集合体にしていくんです」

――そういう組織のマネジメントというのは、なかなか可視化できないし数値化も難しい。他の人、とくに上司に理解してもらうのはすごく大変だと思いますが、山本さんはどう対処していたのでしょうか?

山本「結果を出すしかないですよね。たとえば16年4月にモータースポーツ部長になったとき、経営会議に呼ばれました。そこで〝国内レースでなぜホンダは勝てないんだ〟と問われた。それで僕は〝シーズンがすでに始まっていますから、今年はムリです。でも来季、スーパーGTで3勝して、翌年にはタイトルを獲ります。もしタイトルを逃したら、スーパーGTへの参戦をどうするか考えましょう〟と言いました。口に出したら責任があるので、必死にそして忍耐強くやり続けました。F1の現場でも、決して英語が得意じゃないけれど、我ながらよくやったと思います。ヨーロッパの人たちから、〝言葉じゃない、気持ちで全部を伝えている〟って言われたのもうれしかったです。僕の仕事は数学的に測れない、数字で物を語れないものなので、伝えるのはすごく難しい。だから結果で評価してもらうしかない。そのために何をするべきかを、日々積み上げていく感じです。

　僕は20代後半からマネジメントの仕事をしていて、すごく長いんです。マネジャーとして統括する部門に30人いたら、30種類の人がいる。それを全部自分のカラーに染めようなんて、まったく思わなかったですね。いろんなカラーをいかに引き立てて、いかに精度よくアウトプットするか、それをいつ



も心がけています」

面白くなりそうな角田

――今年のＦ１車両が大きく変わるので、勢力図の大激変も予想されます。メルセデス＆レッドブルの二強時代が、今年も続くのか気になりますが、山本さんはどう見ていますか？

山本「まだ新車も見ていない段階ですし、個人的な勝手な想像として聞いてください。車体が大きく変わる、タイヤも18インチになる、このふたつの要素だけでも、若手に有利になるんじゃないかと思っています。ドライバーの能力というものは、年齢的なものが大きく作用することは否定できない。レッドブルとアルファタウリでいうと、ペレスは30代ですが適応能力はピカイチだし、他の３人は充分に若い。なかでも面白くなりそうなのは、角田（裕毅）だと思っています。アブダビテストでも、18インチタイヤをまったく違和感なく乗りこなしていた。マックス（フェルスタッペン）もそうでした。ダウンフォースが減ることで高速コーナーが遅くなり、ドライバーにGがかかる時間が長くなる。これもベテランには、けっこうキツイでしょうね。そうした点を含めて考えると、若手が活躍できるチャンスの年だと思います。その代表格が角田でしょうね」



――新年会見での角田選手からは、昨年１年間の成長が感じられました。自分のダメだった点も素直に語っていたのが印象的でした。

**“マサは言葉じゃない、気持ちで伝えている”
そう言われてうれしかった**

**尖った人間を将来的にうまく混じり合うようにする
そうやって集団を束ねてきた**

**“なぜホンダは国内で勝てないんだ”と問われ
“再来年にタイトルを獲ります”
と言って忍耐強く続けました**

山本「ルーキーイヤーの角田は、開幕戦こそうまくやったけれども、そのあとずっと苦労した。夏休み明けに彼に言ったのは〝サーキットに行ったら、点じゃなくて線でレースしろ〟ということでした。木曜日から日曜日までの４日間をどうやって線でつないでいくか。ステップを踏むにしても、踏み方がある。いまの角田の足の長さでは、階段を３段とばしで跳んでいくことはできない。それをやろうとするからクラッシュする。段階を踏んで、セッションごとのカリキュラムをこなして、それで初めてチャレンジしろと。メンタルトレーナーからも同じことを言われたそうで、後半からは本人もそれが少しずつ分かってきたようですね。とくにサウジアラビアでは、めちゃくちゃ乗れていた。初めてのサーキットで、いいライン取りをしていたとメディアからも高評価でした。

そして最終戦では（バルテリ）ボッタスを抜いて、表彰台まであと一歩だった。F2時代のように、レースを俯瞰して見ることができていたと思います。その期待がひとつ。もうひとつは今シーズンへの期待ですね。車体が変わる、タイヤが18インチになり、コースもひととおり経験済み。そうした自信がついて、角田自身もポジティブな気持ちになっているのではないでしょうか。だから今年の角田は面白いと、僕は見ています」

――角田選手の躍進ももちろんですが、山本さんのご活躍も期待しています！

山本「ありがとうございました」

デイトナ24時間「GTD Pro」は大成功

LMDhと同様の活況が濃厚に

Text：アンドリュー・コットン（Andrew Cotton）
Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：Jake Galstad/LAT

フォードの発表を聞いて、パドックの意見は分かれた。ネガティブなもので代表的なのは、コルベットのように例外はあるものの、ベースとなるマスタングの市販車の価格が３万ドル以下というのは、フェラーリやポルシェが戦うこのクラスにふさわしい高級車とはいえないのではないかという懸念だ。

IMSAが2022年シーズンからウェザーテック・スポーツカー選手権にGTD Proクラスを導入。GTレースの未来が先のデイトナ24時間レースで見えてきた。16年からこのシリーズでレースをしているGT3マシンをベースにしたGTD Proは、アマチュアクラスと同じ性能調整を採用。それぞれのカテゴリーで、より多くのプロのチームやドライバーたちが競い合えるようにした。

かつてはプロのチームが競い合っていたGTEクラスだったが、マシンの台数は減少傾向にあった。IMSAは21年限りでGTLMカテゴリーを終了。一方のFIAは、プロクラスは22年いっぱいで、プロの年式落ちのマシンを使うアマチュアクラスは23年限りで終了させることにしている。

プロクラスが消滅する運命にあることを受けて、IMSAはヨーロッパからの指示を待たないことにし、自らの将来を決める主導権を握った。アメリカの組織はまず、GTLMクラスをGT3に置き換えたうえ、性能調整の基準も変更することに。こうしたことはすべて21年のル・マンの時点ですでに決まっており、その際、ACOとFIAは24年のWECとル・マンでGT3マシンを採用するつもりであることを、正式に発表していた。

アメリカの組織は長期にわたってメーカーがこのクラスに関われるような道筋を作り、新設クラスはデイトナでいきなり成功を収めた。なんと9メーカーがGTのトップカテゴリーにエントリーしたのだ。IMSAのGTLMクラスから撤退したフェラーリ、ポルシェ、コルベット、アストンマーティン、BMWに、メルセデス、ランボルギーニ、レクサス、マクラーレンが加わった。この2カ月間に、さらにふたつのメーカーから発表があった。トヨタは今年1月にコンセプトカーを披露。GT3マシンとして開発され、23年にデビューさせる準備を進めているとも言われている。デイトナにおいて、フォードはパートナーのマルチマティックと共同でマスタングGT3を開発すると明言した。

フォードが確約しているのは、24年に実戦投入の準備ができた段階で、すでにシリーズへのエントリーが認められているIMSAのアメリカでのレースへの参戦。ヨーロッパのレース参戦の承認を受けるためには、フォードはまずFIAの選考委員会と対峙しなければならない。GTワールドチャレンジ、WEC、ル・マンに出場できるかどうかはSROとACO次第だ。

このプランを阻害しかねない要素があるとしたら、FIAとACOがGT3クラスに参戦を希望しているメーカーに対して、LMDhマシンを作ることをあからさまに強要していることだろう。ル・マンでLMDhを走らせたいのなら、GTレース用に次世代のNSXを製作するよう、アキュラにプレッシャーをかけている。フォードはすでにLMDhの会議に参加しており、マスタングのGT3プロジェクトが確定する前に、そのプラットフォームを拒絶していた。フォード・パフォーマンス・モータースポーツのグローバルディレクターを務めるマーク・ラッシュブルックによると、LMDhは現行のレースプログラムには含まれていないが、将来のプロトタイプについて結論は保留にしているということだ。メルセデスもLMDhのメーカーから外れているが、2月に話し合いが行なわれることになっている。SLSを擁してWECに参戦するなら、LMDhマシンを開発しなければならなくなる。LMDhを拒否するなら、SROが主催するGTワールドチャレンジのレース活動だけが継続されることになる。

一方、短期的にはル・マンのプログラムを想定して、メーカーはこのクラス用の新車を製作中だ。BMWはデイトナでM4 GT3を実戦デビューさせたが、決勝スタートから1時間足らずでフロアにトラブルを抱え、期待外れの結果に。新しいポルシェGT3はシーズン半ばに披露の予定。アウディはR8 LMSのアップデートバージョンを製作した。ただ、ここ10年で今回初めて、新旧問わずアウディのマシンがデイトナのグリッドに並ばなかった。メルセデス、アキュラ、トヨタ、フォードなどのメーカーはこの先3年のあいだに、新車、あるいはエボリューションモデルを開発してくるはずだ。

フォードがIMSAでワークスプログラムを展開へ

マスタングGT3の開発が正式発表!

Text : sportscar

フォードは1月28日、デイトナ24時間レースの舞台であるデイトナ・インターナショナル・スピードウェイにおいてプレスカンファレンスを実施。新型フォード・マスタングGT3の開発をアナウンスした。デビュー予定は2024年だ。

フォードのまったく新しいGT3カーは、24年にフォード・パフォーマンスのワークスプログラムの一環として、IMSAウェザーテック・スポーツカー選手権のGTDプロクラスに投入される。このプログラムは、カナダに拠点を置くマルチマチック社との共同プロジェクトとなり、2台のワークスマシンが送り込まれる見通し。また、同時にカスタマーチームへの供給も予定されている。

今回発表されたプログラムは、16年から4年間、チップ・ガナッシ・レーシング(CGR)とともにWECおよびIMSAで行なわれたフォードGTでのワークス活動の終了以降初めて、フォードがトップレベルのスポーツカーレ—スに復帰することを意味する。同社はIMSAのトップカテゴリーであるDPiへの移行を検討し、その流れから昨今はLMDhを評価していたが、結局プロトタイプレースではなく、GT3プラットフォームで生産車ベースの競争にとどまることを選択した。

「マスタングはレースをするために生まれたクルマだ。そのクルマのGT3バージョンを開発し、世界中の名だたるメーカーと真っ向勝負ができることをうれしく思う」と、フォード・パフォーマンス・モータースポーツ・グローバルディレクターのマーク・ラッシュブルックは語る。

「フォードはNASCARやオーストラリア・スーパーカーなども含め、58年にもわたって耐久レース界に参戦してきた。我々はグローバルなパフォーマンスという観点において、マスタングを次のレベルに引き上げる準備ができている」

IMSAにおけるフォードのファクトリープログラムの運営に加え、マスタングGT3を用いてプロ・アマカテゴリーであるIMSA GTDクラスを戦うカスタマーチームのサポートはマルチマチックが担当する。

「マルチマチック・モータースポーツが、我々にとってこのプロジェクトにおける最適なパートナーであることは疑いようのないことだ」とラッシュブルック。

「彼らは過去に多くのマスタング・カスタマープログラムを推進するために我々と協力してきただけなく、フォードGTプログラムや新型ブロンコDRのカスタマーレースプログラムによって、フォードとそのカスタマーにチャンピオンシップを争えるレベルのレースプログラムを提供できることを示してきた」

24年に登場予定のマスタングGT3は、フォード・パフォーマンスが開発した5.0ℓコヨーテベース・フォードV8を搭載。このエンジンのチューニングは、フォードと長年にわたってパートナーシップを組んでいるイギリスのMスポーツが担当する。駆動系はトランスアクスル化されるほか、GT3のターゲットを達成すべく開発される独自のエアロパッケージを装備する予定だ。

フォードは、マスタングGT3を用いたワークスプログラムに参加するドライバーは現時点で発表していない。その一方で、同マシンのテストドライバーのひとりとして16年のル・マン24時間でフォードGTを駆り、LM GTEプロクラス優勝を果たしたジョーイ・ハンドを起用していることを明らかにしている。

ハンドは「フォードと一緒にまた素晴らしいスポーツカーレース・プログラムの第一線に立つことができて最高の気分だ」とコメント。「もちろん、サーキットでレースをして勝利することが好きだが、このマスタングのようにまったく新しいレースカーの開発に参加することも楽しみだ。フォードGTのプログラムでは多くのテストを行なった。この新車をレースに向けて準備するために、フォードやマルチマチックの仲間とともに再び仕事ができるのは素晴らしいことだ」。

なお、フォードはGT3仕様のマスタングに先駆けて、23年にはマスタングの新たなGT4モデルを展開する予定となっている。17年にデビューした現行マスタングGT4もマルチマチックにより開発され、これまで複数回にわたってアップデートされてきた。

「マスタングGT4のプログラムをサポートし続けることは、我々にとって重要な役目のひとつだ」とラッシュブルックは述べる。

「私たちは現行のGT4モデルで、ここ北米だけでなくヨーロッパでも多くの成功を収めている。23年には、そこで真新しいマスタングGT4をカスタマーに供給できることを楽しみにしている。このことについては近い将来、さらに詳しく伝えることができるようになる」



マスタングGT3がデビューする2024年には、ル・マン24時間でもGTEマシンに代わり、GT3ベースのマシンが競う予定。ラッシュブルックはこれをル・マン復帰の絶好の機会であると捉えているという。

Ford | FORD PERFORMANCE

Photo : LAT ／ XPB ／ Red Bull


XPB

マシは2019年３月、同年のオーストラリアGPの直前に急逝したチャーリー・ホワイティングの後任としてF1のレースディレクターに就任。昨季のアブダビGPでハミルトンとフェルスタッペンの争いに水を差すかたちになったことで批判され、解任も囁かれる事態となっているが、マシの後任について具体的な名前は聞こえてこない。

「現時点では何の決定も下されていない」
マシ更迭の噂に FIAが声明を発表

Text : autosport web

FIAが１月29日に声明を発表。F1のレースディレクターを務めるマイケル・マシが現職から外れる可能性があると伝えられたことを受け、2021年F1アブダビGPでの問題について現在調査中であり、決定事項はないと強調した。

昨季最終戦アブダビGPでは、マシが規則に反するかたちでセーフティカーを運用したことがルイス・ハミルトンとマックス・フェルスタッペンの首位争いに影響。ハミルトンはライバルに対し不利な状況に立たされたことで、タイトルを逃す結果となった。これを問題視する声が高まったことを受け、FIAは今後の改善のために調査を行なうことを約束した。

その後、オーストリアの『Vorarlberger Nachrichten』紙は、FIAモータースポーツ事務総長でありシングルシーター部門責任者のピーター・バイヤーが「マイケルはさまざまな面で最高の仕事をした。彼にもそう伝えた。だが、新しいレースディレクターが登場する可能性もある」と話したと報道。また『BBC Sport』は、マシが外される動きが高まってきていると報じていた。

この状況にFIAが反応。１月13日に発表した調査プロセスに変更がないことを明らかにした。

「F1アブダビGPで起きた出来事についての詳細な分析が現在行なわれており、現段階ではその結果について何の決定も下されていない」

「以前発表したように、全F1ドライバーとの自由な議論をしたあとに、この詳細な分析の結果は２月14日にロンドンで開催されるF1コミッション会合で発表される。そして最終的に、FIA会長モハメド・ビン・スライエムの権限で３月18日にバーレーンで行なわれる世界モータースポーツ評議会会合において承認される必要がある」



LAT



Red Bull

今後、レッドブルとアルファタウリが使用するPUをHRCが引き続き製造することになれば、レッドブル側は微調整やキャリブレーションを行なうだけで済む見通しであるようだ。

「日本側である種の再考がなされた」とマルコ
ホンダが2025年まで レッドブルにPUを製造か？

Text : F1i

レッドブルは、F1パワーユニット（PU）に関するホンダとの関係を延長することを望んでいるようだ。モータースポーツコンサルタントを務めるヘルムート・マルコが、2025年末までレッドブルと姉妹チームのアルファタウリのためにホンダがPUを製造すると話したと、オーストリアメディアが伝えた。

ホンダは21年限りでF1PUサプライヤーとしての活動を終了。その一方で、レッドブルに対して22年以降も同社のPUに関する知的財産権を使用することを認めた。25年まではPUの開発が凍結されるため、レッドブルはホンダPUを引き継ぐことが可能となり、PU部門の新会社『レッドブル・パワートレーンズ（RBPT）』を設立した。

22年はホンダ・レーシング（HRC）がRBPTに対しPUの製造や組み立て支援、サーキットおよび日本においてレース運営サポートを行なう。その後は、RBPTが自立してプロジェクトを率いていくものと考えられていたが、マルコはオーストリアの『Autorevue』誌に対して、この方針が変更される可能性を示唆した。

「当初想定していたものとはまったく異なるソリューションを見いだした。25年までエンジンは日本で製造される。我々はいっさいタッチしない。つまり、権利やその他のあらゆるものが日本側に残るということだ。それは26年に向けて重要なことだ。我々はニューカマーになるわけだから」

マルコがほのめかしたのは、RBPTが26年のF1に“新規参入する”というかたちを採ることができれば、有利な待遇を得られるということだ。次世代PUの登場とともにフォルクスワーゲン・グループの参戦も期待されているが、FIAはこういった新マニュファクチャラーに対し予算上限額を引き上げることを検討している。

マルコは昨季マックス・フェルスタッペンがタイトルを獲得したことにより、ホンダとの提携条件が変更される可能性が出てきたと主張する。

「より大きな成功を収めていくなかで、日本側である種の再考がなされた。さらに、彼らは電動化の動きにおいて、バッテリーの知識を役立てることができる」

なお、今回マルコが語ったレッドブルとホンダの提携計画変更について、本稿校了時点では両社からの正式な発表はなく、公式声明も出ていない。

2021/22年シーズンがサウジアラビアで開幕

開幕戦を昨季王者デ・フリースが制す

Text : auto sport ／ autosport web
Photo : LAT ／ Formula E ／ NISSAN

フォーミュラE世界選手権の2021/22年シーズンが１月28日、サウジアラビアのディルイーヤで開幕。同日に開幕戦、翌29日に第２戦が行なわれた。

28日の開幕戦でポールポジションを獲得したのはメルセデスのストフェル・バンドーン。今季からフォーマットが変わり、対戦形式を含む予選を制し、幸先よく３ポイントをゲットした。２番手にはアンドレッティのジェイク・デニスが続き、３番手にはバンドーンのチームメイトで昨季王者のニック・デ・フリースがつけた。

決勝のフォーマットは昨季と同様45分+1周。スタートではバンドーンがホールショットを奪った一方、その後ろではデ・フリースがデニスをパスし、メルセデスがワン・ツー態勢を築く。デ・フリースはレース開始から10分ほどが経過した６周目には、デニスとポルシェのアンドレ・ロッテラーからアタックモードを使用しながらの追撃を受けるも順位をキープ。翌周にマヒンドラのオリバー・ローランドがクラッシュし、セーフティカー（SC）が導入されるが、このSCは12周目に解除されると、デ・フリースは14周目にバンドーンをパスしてトップに浮上。メルセデスの２台はこのオーダーを維持したままチェッカーを受け、開幕戦をワン・ツー・フィニッシュで制した。３位にはデニスが入っている。

29日には第２戦が開催。このレースのポールシッターとなったのは、前日のウイナーであるデ・フリース。予選２番手はベンチュリのエドアルド・モルタラ、３番手はエンビジョンのロビン・フラインスという結果となった。

決勝のスタートではマヒンドラのアレクサンダー・シムズが大きくコースを飛び出してポジションを落とす以外は全車クリーンな出だしを見せ、首位デ・フリースにモルタラ、フラインスが続いた。上位勢のレースは10周ほどは静かな展開となったが、２度目のアタックモードを使用するドライバーが出始めると、アクティベートゾーン通過による順位変動で２番手に浮上していたエンビジョンのルーカス・ディ・グラッシが１コーナーで接触しながらもデ・フリースをパスしてトップに浮上。16周目にはモルタラもデ・フリースを攻略し２番手に浮上した。モルタラは勢いそのままにディ・グラッシの背後に迫り、17周目の１コーナーでインを差し、首位に立った。その後モルタラはペースが上がらずライバルに迫られるが、ポジションをキープ。すると、残り10分を切ったころにシムズのマシンがストップしたことでSCが出動。結局、SC先導のままチェッカーが振られ、モルタラが優勝を飾った。２位にフラインス、３位にディ・グラッシが入った。

LAT



1

Formula E



2


3

NISSAN

1 世界選手権化されてから初めてのシーズンとなった昨季にタイトルを獲得したデ・フリースが開幕戦のウイナーとなった。2 開幕戦で６位入賞を果たしていたモルタラは第２戦でトップチェッカーを受けた。ドライバーズランキングではデ・フリースを抑えてトップに立っている。また、ベンチュリも昨季王者メルセデスを１ポイント上回り、チームランキングをリードしている。3 ニッサンe.damsは今季も23号車を引き続きセバスチャン・ブエミに託す一方、22号車のドライバーをマキシミリアン・グンターにスイッチ。ディルイーヤでの開幕２連戦では両ドライバーともにノーポイントに。チーム監督を務めるグレゴリー・ドリオはレース後「とくに初戦はグリップレベルを把握するのに予想以上に時間がかかり、パフォーマンスに影響が出てしまった。しかし、第２戦ではペースが上がったように、マシンのセットアップの方向性は正しかったと感じている」とコメントした。



新型でも変わらない“すっぴん美女”的キャラクター

2021年シーズンのスーパーGT GT300クラスで
デビュー年ながらタイトル獲得を果たした新型BRZ
最終回となる今回は、そのチャンピオンカーのベース車を試す

Text & Photo：岡村神弥（Shinya Okamura）
Photo：SUBARU

トヨタ86／スバルBRZがモデルチェンジを受け、トヨタGR86／スバルBRZという名前になった。基本的な部分はキャリーオーバーされており、ディテールが強調されたデザインへの変更と、メカニズムの熟成が図られた。そのため、じつは旧型86／BRZ用に作られたチューニングパーツの多くが、新型にもそのまま装着可能となっている。すでにアフターパーツが豊富にそろっていることになるので、これはチューニング志向の人には朗報だろう。

外観的には前後のフェンダーが張り出し、ワイド化されたように見えるが、ボディ幅は変わっていない。つまり、フェンダーが出っ張ったのではなく、ドアの取りつけ点が引っ込むかたちで変更されている。クビレができた、ということか。

その影響もあって、シートは内側へと移動している。結果としてステアリングの軸がシートに対して直角ではなくなっているほか、ボクサーデザインのメーターのセンターともわずかにズレており、どうもシックリしないドライビングポジションになっている。

その一方で、ステアリングホイールそのものはわずかに細くなり、感触は良くなった。グリップは操作に力が必要なら太く、繊細さが必要なら細くするべきで、これはネジ回しもステアリングも同じだ。「新型GR86／BRZでは、より繊細にクルマの動きを作ってもらいたい」という意図なら大いに賛同したい。

ボディはプレス工程が変更されたことで、内部構造が見直され、剛性が大きく向上している。明らかにボディ剛性が不足していた旧型から比較するとその差は大きい。接着剤の使用を拡大したこともあって、ボディの強さを感じさせてくれる。

新型最大のトピックは、エンジンが２・４ℓへと拡大したことだろう。パワーは２３５ps、トルクも２５０Nmへと向上しているが、そんなスペックよりもピックアップの改善が何より大きい。スロットルに対する応答性はスポ


S.Okamura



SUBARU

長く旧型BRZでスーパーGT GT300クラスへの参戦を続けてきたR&D SPORTは昨年、車両を新型BRZにスイッチ。昨季のBRZ GT300は第5戦SUGOでクラス優勝を果たすなどシーズンを通じて高い競争力を発揮し、スバル陣営としては初めてGT300クラスチャンピオンに輝いた。同チームは今季も井口卓人／山内英輝のラインアップを維持し、タイトル防衛に挑む。



S.Okamura

モデルチェンジを機に、エンジンは先代の２ℓ水平対向４気筒FA20から新開発の2.4ℓ水平対向４気筒FA24にスイッチ。また、スバル車としては初めてアルミルーフを採用するなどして、先代から４㎜重心を低くしたという。トランスミッションは6MTと6ATが選べ、6ATではアイサイトが装備できる。車両価格は税込308万円（R／6MT）からという設定になっている。



S.Okamura



S.Okamura

ーツドライビングの要になるものだが、旧型のエンジンでは大きなラグが生じていた。しかし、新型ではそれが大幅に改善されており、スポーツカーのエンジンとして及第点が与えられるようになった。

ＶＴＥＣのような加速感を出すためにあえて作られていた４０００ｒｐｍ付近のトルクの落ち込みもほぼなくなった。低回転から加速しても高回転まで滑らかに吹けていく。また、旧型では吸気音を車内に引き込むタイプのサウンドクリエーターが採用されていたが、新型では合成音をスピーカーから出す電子式になった。少なくとも音質は悪くなく、アクセルを踏むたびに鳴る変な音を聞いてモヤモヤすることはなくなった。

86／ＢＲＺレースで耐久性が問題視されてきたＭＴは、細部が強化されたものの基本は変更なし。トルク容量は上がっていないが、良好なフィーリングはそのまま。エンジンの排気量アップでマッチングが良くなるはずのＡＴも基本的に変更されていない。トルコンのルーズさまで維持されてしまっていて、残念なフィーリングだ。やはり、選ぶならＭＴだろう。

気になる方もいるであろうＧＲ86とＢＲＺのサスペンションセッティングの差だが、ドリフト志向のＧＲ86、スタビリティ志向のＢＲＺというキャラクターは不変。これはメーカーのカラーの差と言っていいだろう。今回はエンジンの制御も変更されていて、ＧＲ86のほうはスロットルのゲインが強くなっている。

ＦＲでバランスも整えたクルマの素性の良さを味わうならＢＲＺ、それにガッツリと味つけを施したのがＧＲ86、という印象だ。すっぴん美女か、化粧のうまい美女か。ベストチョイスは個人的にはＢＲＺのほう……あれっ、これって結局旧型と同じか。

スバル BRZ（R 6MT）主要諸元

車体	
車名・型式	スバル・3BA-ZD8
全長／全幅／全高	4265／1775／1310 mm
ホイールベース	2575 mm
トレッド 前／後	1520／1550 mm
最低地上高	130 mm
車両重量	1260 kg
乗車定員	4名
駆動方式	RWD
トランスミッション	6MT
ステアリング	ラック&ピニオン式
サスペンション 前／後	ストラット／ダブルウィッシュボーン
ブレーキ 前／後	ベンチレーテッドディスク／ベンチレーテッドディスク
タイヤサイズ	215/45R17
エンジン	
エンジン型式	FA24
エンジン形式	水平対向4気筒
エンジン排気量	2387 cc
ボア／ストローク	94.0／86.0
圧縮比	12.5
最高出力	173kW（235PS）/7000rpm
最大トルク	250N・m（25.5kgf・m）/3700rpm
使用燃料	無鉛プレミアムガソリン
タンク容量	50 ℓ
燃料消費率（WLTCモード）	12.0 ℓ/km

Translation : 五十嵐 淳（Jun Igarashi）
Photo : Alfa Romeo Racing

ヘイキ・クルタ ● Heikki Kulta
Nationality : Finland

友情は引退しても変わることはない……

名トレーナー、名ドライバーを語る

惜しまれながらも2021年限りでF1から引退したキミ・ライコネン
あまり感情を表に出さない元王者に代わって、彼を支えたトレーナーに
最終戦での様子や今後について聞いた

マーク・アーナルは20年もの長きにわたりキミ・ライコネンと世界中に遠征し続けた。彼は2002年のオーストラリアGPからライコネンのトレーナーに就き、21年のアブダビGPでライコネンがヘルメットを脱ぐまで、フィンランド人スターの相棒を勤め上げた。

グランプリウイークエンドは4日間からなる。グランプリが開催される日数だけでもアーナルとライコネンは、記録的な時間をともに過ごしてきた。彼らはどのような心境で最後のレースに臨んだのだろう。ライコネンは感情を表に出すことを嫌うが、彼がもっとも信頼を置くアーナルがその週末について口を開いた。

「サーキットにいると、レース以外のことはすべて二の次になる。走ることだけに集中する。正確にいえば、ホテルからサーキットへ向かう途中の車内で頭のスイッチが切り替わるんだ。アブダビではこうだった。金曜日にコース付近に来たとき、練習走行に一緒に行くのもこれが最後だと私は考えた。土曜日も同じように、予選に一緒に行くのもこれが最後だと思ったよ。そして日曜日には、ついにこれが私たちの最後のレースなんだということが頭をよぎった」

「キミだっていつものように寡黙ではいられなかった。サーキットへ向かう道中で彼は『ねぇアーナル、これがサーキットで一緒に歩く最後のレースだって信じることができるかい』と話しかけてきた。私たちはこれまで20年間にあったいろんなことを話した。所属したチームのこと、一緒に経験した数々のこと、そしてこれまで仕事に関わった多くの関係者のことを思い返した。歩きながらいろんなことを話したよ。それは共通の思い出がここで終わることを、私たち双方に言い聞かせることになった」

しかし、少なくともF1を通じて育まれたふたりの友情が『千夜一夜物語』のようにアブダビの夜に終わることはない。それはお互い分かっているし、今後彼らが活動をともにするのか否かをここで触れる必要はないだろう。

英国人フィジカルトレーナーは、ライコネンとコンビを組む前に5年間、ミカ・ハッキネンのトレーナーを務めていた。アーナルは21年シーズン終了時点でフィジカルトレーナーとして通算418戦ものグランプリに帯同したことになる。ふたりの世界王者は彼に全幅の信頼を寄せている。それゆえ、アーナルと言えばフィンランドのスターたちとの仕事の面で取り上げられることが多いが、彼とライコネンとの友情関係についても話題にのぼる。

「もし、キミと過ごした日々を楽しめなかったなら、こんなに長く彼とは仕事をしていなかったよ。私たちは互いに励まし合える健全な関係を築くことができた。そんな関係になれないと知っていたら、こんなに長いあいだ関係を維持することはできなかったよ」

「キミは02年にコンビを組んだときからまったく変わっていない。いつもありのままのキミだ。見たままの奴さ。勝っても負けても変わることなくタフで、常にベストを尽くす。それが彼の最大の強みだ」

引退してからもライコネンは、アーナルが新たに組んだトレーニングプログラムを日常的にこなしている。

「トレーニングは、キミの日常の一部になっている。それなしではいられないように根づいてしまった」と、トレーナーの視点でアーナルは説明する。

「キミのために新たに組んだメニューは以前と比べれば大分違うものになっている。それでも良いコンディションを維持しているし、いろんなスポーツをしている。NASCARやル・マン24時間に参戦するのであればそれも可能だと思う。だから今後またキミと一緒に仕事をすることになっても不思議じゃないと思っているよ」

トップアスリートと培った確固たる経験と知識を携えて、アーナルはまったく新たなチャレンジを視野に入れている。ホテル業界だ。というのも、彼のパートナーであり、幅広く高い評価を受けているヨーロッパを代表するホテルコンサルタントのティー・ロスとともに、ホテルの宿泊者に対して食事療法を含めた特別なフィジカルトレーニングを行なうのだ。将来的にアーナルはホテルの顧客の適性に合わせた理学療法、長距離フライトで疲労した肉体を回復するためのプログラムも開発する予定だという。しかし、もちろん慣れ親しんだF1の世界から完全に身を引くことはないようだ。



from
World Pressroom

各国モータースポーツ最新事情　Lap_224

今号のレポーター
ロベルト・キンケロ
Roberto Chinchero
FIA F2やFIA F3など、欧州のミドルフォーミュラをメインフィールドとするイタリアン。F1も取材し、R.クビカとの親交も深い。

“合格通知”を出せないF1は信用を失いかねない

F1の2022年シーズンエントリーリストのなかに、21年のF2王者オスカー・ピアストリの名前はない
F2とF3を1年で卒業してきた彼が浪人状態になったことは、ジュニアフォーミュラ関係者に衝撃を与えている

Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：XPB

いわゆる“ジュニアフォーミュラ”のパドック内で、チームとドライバーが密にコミュニケーションを取っているとは限らない。それぞれが自分の仕事に勤しんでいるのだ。やるべきことはたくさんあって、ドライバーたちに自由時間はほとんどない。そのなかで、若手が積極的にやることがあるとしたら、参戦中、あるいは今後目指すカテゴリーに関連した情報を集めることだ。ドライバーたちには一種の嗅覚が備わっていて、彼らは誰がもっとも優れた才能を持っているのかが分かる。そして、ライバルたちから一目置かれているのが、オスカー・ピアストリだ。メルボルン出身の20歳に対する評価は、年を追うごとに上昇している。

若手にライバルに対する評価を尋ねるのは賢明なことではない。ライバルについて、好意的なコメントを引き出すのはかなり難しい。得てしてドライバーという人種は、自分と同等以上の実力を持った存在がいるということを認めたがらないため、「自分よりも優れたヤツがいる」と言わせるのはほぼ不可能だ。

こうした背景を考えると、ピアストリはまさに例外だ。ライバルたちの「彼ほどいまF1にふさわしいドライバーはほかにいない」というコメントを聞いて、少なからず驚いた。2021年シーズン中に、こうした発言を何度も耳にした。ピアストリはF1デビューを果たすためにすべきことを、昨年までにすべて成し遂げた。それなのに、チャンスは訪れなかった。彼はアルピーヌの育成ドライバーだが、チームは彼とレギュラードライバー契約を結ばなかった。

ピアストリがF1にステップアップできなかったことで、ジュニアフォーミュラ界に激震が走った。19年にフォーミュラ・ルノー・ユーロカップ、20年にFIA F3選手権、21年にFIA F2選手権を制するほどの実力の持ち主なら、間違いなくF1にステップアップすると思われていたからだ。

ピアストリの身に起きたことは、ジュニアカテゴリーに参加する誰もが持っているひとつの信念を揺るがした。“前に進むためには、とにかくタイトル獲得が最優先”というものだ。だが、ピアストリの境遇を受けて、多くのライバルたちも疑問を抱くようになった。

このような展開は、誰の励みにもならない。“ジュニアカテゴリー”に参戦するすべての若手に大きな衝撃を与え、もはやF1は理解の範疇を超えた存在になってしまったかのようだ。特定の誰かのせいで、アルピーヌのリザーブドライバーという役割にピアストリは満足せざるを得なくなったわけではないのだが、考えさせられる状況にあることに変わりはない。

ひとつ問題として挙げられるのは、たった20台と、F1のシートが圧倒的に少ないことだ。これでは歴代王者やいわゆるペイドライバー、そしてピアストリのようにステップアップしてくる若手を受け入れることは難しい。また、四輪デビューを果たす年齢が下がっている一方で、F1界ではこれまで以上に長くキャリアを積み重ねられるようになっている。これは近年発達したフィジカルトレーニングのおかげだろう。その結果、なかなか世代交代が進まず、システムがオーバーフロー気味になっているのだ。

最大のリスクは、このままでは若者たちの信頼を失いかねない、ということだ。モータースポーツ界にとって、これは決して許されないことで、その責任は大きい。いまも昔も変わらないことだが、誰もが確実にF1までたどりつけるわけではない。それでも、最近ではシャルル・ルクレールやジョージ・ラッセルのように、下位カテゴリーで優れた力を発揮した者は、常にステップアップを果たしてきた。ピアストリは彼らより劣っているわけではないのに、今年は傍観者としてF1に帯同することになる。F1界は何らかの対策をとり、ピアストリに23年のシートを保証すべきだ。さもなければ、若手ドライバーの育成システムそのものがまったく意味のないものになってしまいかねない。



2021年のF2最終戦アブダビで、ルーキーながらタイトルを獲得したピアストリ。レース後も現場に残り、F1のオフシーズンテストにアルピーヌから参加した。今年は同チームにリザーブドライバーとして帯同することが決定している。

Text
大串 信
Makoto Ogushi

SFから革命を!

1月31日に日本レースプロモーション（JRP）が開いた記者発表会は、これまで参加してきたさまざまな記者発表会のなかでも、記憶にある限りいろいろな意味でもっとも“楽し”かった。

この記者発表会は昨年10月に行なわれた記者発表会を受けた“第２弾”と位置づけられており、今季のスーパーフォーミュラ開催概要および今後50年間にわたる運営計画いわゆるNEXT50について詳細説明が行なわれた。具体的な内容についてはみなさんもウェブなどで目にしていることだろう。僕は、新型コロナウイルスのオミクロン株がまん延している状況でもあるし、神奈川の田舎町から東京へ足を運ぶのを遠慮してリモート参加した。おそらく同じ映像をリアルタイムで眺めていたファンの皆さんも少なからずいらっしゃっただろう。

まず感じたのは、JRPの新社長、上野禎久氏の歯切れの良い語り口だった。きちんと周囲に視線を配りながら確信を感じさせる表情で説明を進める上野氏の言葉には非常に説得力があって引き込まれた。サーキットイベント運営の現場生え抜きの上野氏に対しては、海千山千のベテランレース関係者も大きな期待を抱いていることは、これまで取材先各所で感じられた。商売柄、基本的に物事を斜めから眺めてあれこれ余計な口を出しがちなこの僕も、上野社長の手腕には素直に期待している。

NEXT50プロジェクトのなかで僕がもっとも注目しているのが、新たに構築されるデジタルプラットフォームである。基本的にはファンの手元にあるスマートフォンに、競技車両ごとのオンボード映像や各種データを配信するというもので、現時点ではF1グランプリですら実用化されていないサービスとなる。

今回発表された開発の進捗状況によれば、本格的運用は23年度からになるようだが、これが実用化されたらスーパーフォーミュラの観戦環境は劇的に変化するだろう。いや、観戦環境だけではない。我々のような取材者も仕事の進め方を根本的に変える必要に迫られるだろうし、何よりドライバーやチームも従来とはまったく異なる戦い方をしなければならなくなるだろう。なにしろライバルの車速やエンジン回転数、舵角などのほか、燃料残量、４輪それぞれのタイヤ温度などのデータをリアルタイムでのぞき見ることができるのだ。サーキットの上に歴史的な革命が起きると言っても過言ではあるまい。

今回、昨年10月に初めて発表されたときよりも具体的なイメージが明らかになって、期待はさらに膨らんだ。しかし一方で、果たして僕は“新しい時代のモータースポーツ”についていけるのだろうか。そこで仕事を為すためには何をしなければいけないのだろうかと、不安も生じた。これほど、“これから起きること”にワクワクドキドキしたのは久しぶりだ。

でもそれだけなら今回の記者発表会について、ここでわざわざ話題にするほど“楽しかった”とは言わなかった。じつは、僕にとって楽しかったのは記者発表会の第２部として行なわれたトークセッションだったのだ。ゲストとしてはレーシングドライバーの野尻智紀選手、関口雄飛選手、平川亮選手に加え、シリーズパートナーとしてコンサルタントの三木要氏、大学特任准教授の光吉俊二氏が登壇したのだが、この人選をしたJRPの担当者はタダ者ではない。

三木氏はコンサルタントの立場からNEXT50プロジェクトについて語り、あらためてNEXT50プロジェクトを見つめ直すためのいくつかの視点を提供してくれた。興味深かったのはタンクトップ姿で現れた光吉氏の話で、好奇心を久しぶりにかき立てられた。なにしろ「乗り物の“気持ち”を数値化して見せる」と語り出したのだ。その後続いた詳細説明は、いかにも研究者らしいのめり込み方、ぶっとび方で、僕には理解できず若干困惑はしたのだが、それを聞いていた平川選手が正直に「ちょっと何言ってるか分かんない」と、（お笑いコンビの）サンドウィッチマンのような決めゼリフを繰り出してオチがついた。

このトークセッションの様子は、たぶん収録映像がアーカイブされているので、リアルタイムで視聴していなかったファンにはぜひチェックをオススメしておく。なかなか、オチがつく記者発表会などあるものではないが、開会から閉会まで飽きずに意識を集中できる記者発表会も珍しい。見ごとな構成だと思った。



auto sport CONTENTS

No.1570 3/10号

auto sport 2022年3/10号（隔週金曜日発売）
2022年2月10日発売　第59巻第4号　通巻1570号

発行人：伊藤秀伸　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor	田中康二	Koji Tanaka
Editorial Staff	角田五十四	Isoshi Sumida
	三浦康宏	Yasuhiro Miura
	髙橋和清	Kazukiyo Takahashi
	水谷素子	Motoko Mizutani
	高藤昌洋	Masahiro Takato
	廣本　泉	Izumi Hiromoto
	佐藤彩子	Ayako Sato
	上坂元 宏樹	Hiroki Kamisakamoto
Art Director/ Designer	原　靖隆	Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）
Designer	本間将一	Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
	大川由以奈	Yuina Ohkawa（Homma Shoichi design office）
DTP Staff	樋口義憲	Yoshinori Higuchi
	片山健一	Kenichi Katayama
Publishing Manager	有冨誠一郎	Seiichiro Aritomi
Cover photo	森山俊一	Toshikazu Moriyama

FROM PIT CREW

●2017年、英国シルバーストンへ取材に行ったときのこと。その週末のメインレースはWEC開幕戦だった。前年限りでアウディが撤退していたためか、集客はいまひとつではあったけれど、それでもトヨタとポルシェの戦いを見ようと熱心なファンが詰めかけていた。いまだ鮮明に記憶に残っているのは、そのサポートレースである欧州F3が行なわれていたときのこと。スタンドやコースサイドにおもむくと、悔しいけれど国内のそれとは比べものにならないくらい多くの観客の姿があった。しかも、若者から家族連れ、そして老夫婦まで腰を抜かすほど多様性に富んでいた。そんな彼らの視線の先にあったのは、おそらくドライバーそのものだったと思う。恥ずかしながら、このスポーツの魅力であり特徴が「クルマとヒト」の両輪であることを、そのときあらためて教えられた。歴史の長さや文化の違いと言ってしまえばそれまでだが、日本でもいまよりもっと老若男女に幅広く愛されるスポーツとなる日がやってくることを願いつつ……。さて、今号をもって私は本誌から卒業します。82ページにお礼とご挨拶を書かせていただきました。『月刊オートスポーツ』の特集予定（3ページ）がどれも魅力的で、いまから楽しみで仕方ありません。（田中）

●僕が雑誌を読み始めころによく読んでいたもののひとつにF1速報があったのですが、当時の編集長が田中さんでした。田中さんは2010年代半ばに編集長としてas本誌に異動になっているんですが、そのタイミングでなぜか僕はF1速報を読まなくなり（エフソク編集部のみなさんスミマセン汗）、as本誌を読むようになりました。当時は奥付に目は通していなかったので、これに気づいたのはこの編集部に入ってからでした。たぶん、田中さんの作るコンテンツには、僕を惹きつける何かがあるんでしょうね。田中さんは本誌を離れてもいろんなモノを作るようです。それが元部下としてではなく読者としていまから非常に楽しみです。みなさんもぜひご期待ください。田中さん、長いあいだ、ありがとうございました。今後ともよろしくお願いいたします。（きゃりー）

SPECIAL FEATURE

On the EDGE —— 情報がレースをもっと楽しくする

FEATURE

IRREGULAR

REGULAR

M.Hirata

観戦のお供に
予想のヒントに
結果の分析に
走るときの参考に

永久保存版

国内主要サーキットの特性を
スーパーGTのデータをもとにあらゆる角度から分析

サーキットガイド

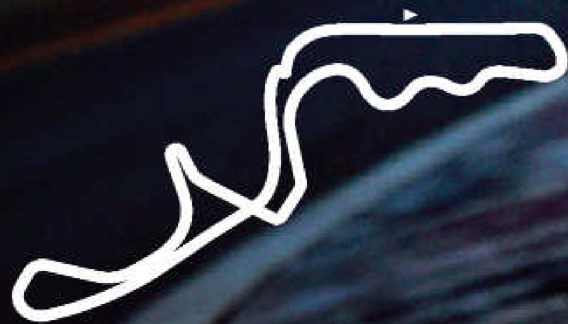
サーキットの特性は、レースのリザルトを左右する大きな要素のひとつ
ドライバーやマシン、タイヤとの相性は絶対に無視できない
そこで、国内主要6コースの特性をさまざまな視点から分析してみた

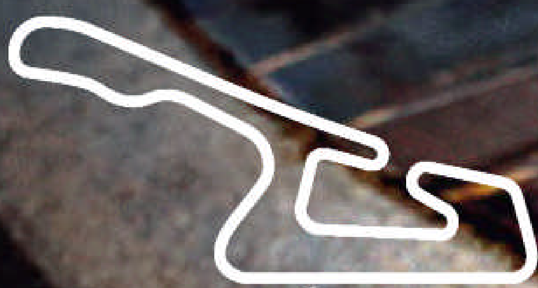
M.Hirata

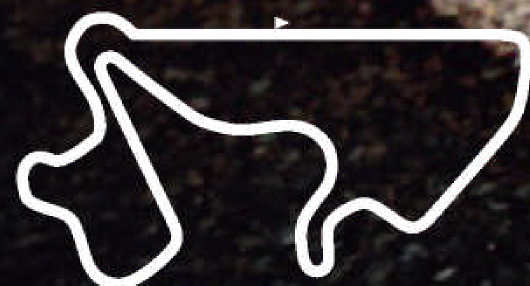

SPORTSLAND SUGO


TWIN RING MOTEGI


FUJI SPEEDWAY


SUZUKA CIRCUIT


OKAYAMA International Circuit


AUTOPOLIS

マニアック

Text : 角田五十四（Isoshi Sumida／本誌）
Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）／吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／上尾雅英（Masahide Kamio）
草皆茂則（Shigenori Kusakai）／益田和久（Kazuhisa Masuda）／石原 康（Yasushi Ishihara）
吉田成信（Shigenobu Yoshida）／北川正明（Masaaki Kitagawa）／田村 翔（Sho Tamura）
遠藤樹弥（Tatsuya Endo）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）
Illustration : 倉持正志（Masashi Kuramochi／METMANIA）

K.Masuda

ドライバー目線で斬る 立川祐路 1

ドライバーは、サーキットによって好き嫌いもあれば、得意不得意もある。コーナーの形状や大きさ、さらにはリズムなどが微妙に合う合わないで1000分の1秒の違いが生まれるのだ。得意なつもりはないけれど、なぜか成績が良かったりもする。スーパーGT開催サーキットすべて（セパン、ブリラム含む）でPPを獲得しているのは、立川祐路ただひとり。全コース最速の立川に、走りながら受ける各コースの印象と特性を聞いた。

難易度が高い

AP ＞ 富士 ＞ 鈴鹿 ＞ 岡山 ＞ SUGO ＞ もてぎ

国内外のドライバーから高評価を得ている鈴鹿が、一番難しいわけではない点が意外。「鈴鹿は楽しいけど、ラインは人によってあまり変わらず1本で、どこなんだろうと探ることがない。でもオートポリス（AP）は違うし、バンピーだったり縁石の使い方も難しい。富士は、クルマをローダウンフォース仕様にするので、動きがシビアで、行き過ぎてはダメというギリギリのコントロールが必要。難しさの質が違う。コーナーが連続しているとか、旋回ブレーキを使うコースは基本的に難しいと言えますね」。

APはコーナーとコーナーのあいだに直線を挟まないイメージで、休む暇がない。また、ひとつ崩れたら次に響く。一方、もてぎはひとつクリアしたら真っ直ぐにして休み、かつ似たようなコーナーが多く難易度は低い。

M.Kamio



M.Kamio



身体への負担が大きい

鈴鹿 ＞ AP ＞ もてぎ ＞ SUGO ＞ 岡山 ＞ 富士

コーナーが連続し、しかもそれが中高速域だと横Gから身体を支えなければならず、首を中心に肉体への負担は大きくなる。もてぎの場合はブレーキング時の縦Gがとくにきつく、踏力を発生させるパワーも必要になる。「もてぎは足と腰がとにかく疲れる。ブレーキがスチールの時代は（現在は共通部品のカーボン製）、レース後は腰が動かなかった。あと、もてぎはなぜか暑い（笑）。もてぎに限って車内のクーリングがうまくいかないのか、ブレーキの熱の影響もあるのか、気温よりも体感温度は高い。暑いし、踏ん張るしで……（苦笑）」。

鈴鹿は高速コーナーが多いわりに富士のようなグラベルの広さはなく、「はみ出たらタイヤバリアに一直線」という緊張感がある。そうなれば心拍も上がりがちで、身体だけでなくメンタル的にも負担が大きいコースだ。

テンションが上がる

富士 ＞ 鈴鹿 ＞ AP ＞ 岡山 ＞ SUGO ＞ もてぎ

「大型連休の時期に開催されることがほとんどということもあるんだけれど、やっぱりお客さんの声援や旗振りですよね。その数が他のサーキットとは違う。お客さんの姿は、スタンドだけでなく、コースサイド、それも全域で目に入る。あれはやっぱり燃えますね」。富士はスタンドは当然、マニアックなファンはつづら折り区間のセクター3でも観戦する。その姿は、ドライバーの闘争本能をさらに後押しするのだ。SUGOのように観客の姿が限定的だったり、もてぎのように距離が遠かったりすると、テンションは上がりにくいようだ。

富士と鈴鹿は、多いときは7～9万人におよぶ観客が押し寄せる。この2コースは格別だ。動体視力が優れたドライバーたちは、レーシングスピードで走りながらも、コースサイドの応援は常に視野で捉えている。

S.Tamura



T.Endo



昨年第7戦で、FCY介入のタイミングで他車に追突され、カウルが大きく破損してレースを失ったクラフトスポーツ。もてぎは常にマシン同士が接近しているため、わずかなタイミングのずれが接触を呼ぶ。

抜きづらい

もてぎ ＞ SUGO ＞ 岡山 ＞ AP ＞ 鈴鹿 ＞ 富士

「もてぎはストップ&ゴーのレイアウトで、進入で近づいても立ち上がり加速でどうしても離れてしまう。SUGOは、ストップ&ゴーではないけれど、コース幅が狭い」と語る立川。もてぎはレイアウト、SUGOはコースのサイズと、それぞれ理由は違うものの、やはりこのふたつが国内抜きづらさのトップ2となるのだろう。そのぶん、他クラスのマシンを利用する技術や、ピット戦略で前に出るなど、別の見どころも増えるが。そしてピット戦略となれば給油時間も関係し、エンジンの燃費性能も重要になってくる。もてぎはもっとも燃費がきつく（57ページ参照）、2021年はホンダがその点は優れていた。

M.Kitagawa



雨が降るとデンジャラス

岡山のモスS

立川いわく、「モスSは全開で行けちゃうけど、川ができるし、コースの脇がすぐ壁だから」と、もっともデンジャラスな個所としてモスSを挙げる。写真は、2019年開幕戦で起きた多重クラッシュの模様。計4台が絡むことに。

「コース別に言えば、オートポリス＞岡山＞鈴鹿＞SUGO＞富士＞もてぎの順。オートポリスはスピードが乗ったままずっとコーナリングしているから。鈴鹿はデグナーあたりが危険。富士はグラベルが広いので安心感がある。区間だけなら岡山のモスSはやばい」。

走っていて楽しい

鈴鹿 ＞ AP ＞ 富士 ＞ SUGO ＞ 岡山 ＞ もてぎ

やはり鈴鹿とオートポリスは、ドライバーにとって攻めがいのあるコースのよう。「このふたつはチャレンジングで、気合もある程度必要だし、そういうコースは気持ちがいい。高い速度を保ちながら、連続してどんどんコーナーをクリアしていくのが楽しいですね。その対極はもてぎのストップ&ゴーで、富士もわりとそれに近い。富士の鈴鹿っぽい部分はコカ・コーラコーナーとトヨペット100Rくらいで、セクター3は（攻めるというよりは）無理しすぎないようにていねいに走る感じ」。SUGOも嫌いと語るドライバーは少なく、鈴鹿が好きならSUGOも好きな場合が多い。このようにドライバーが楽しいと感じるサーキットは、速いコーナーがあり、スリルを味わえることが必須のようだ。常人とは違い、やはりスピードが好物ということ。

国内最難関コーナー

もてぎビクトリーコーナー

意外なことに、難易度がもっとも低いコースのもてぎのなかに、国内最難関コーナーがあるという。「ビクトリーコーナーは、そこまでいい感じで来ていて、“置き”にいくとすごく遅くなる。かといって行きすぎてミスしたらダメだし。気持ちの入れ具合、攻め具合が難しい。鈴鹿の日立Astemoシケインも似たような感じです」。

K.Masuda



ビクトリーコーナーは、決勝中でもオーバーランするマシンが多く見られる個所。「予選で、手前までに失敗して、最後に一か八かで行ったらバッチリ決まってPPを獲ったこともあった」と立川。低速コーナーは、“コーナー滞在時間”が長いので、失敗が大きく響くのだ。

M.Hirata



写真は2019年第2戦富士のときのものだが、このときの観客数はのべ9万人以上におよんだ。だが近年のコロナ禍での表彰台では、「誰に向かって手を振ればいいのか……。まるでローカルレースのようだった」と立川。

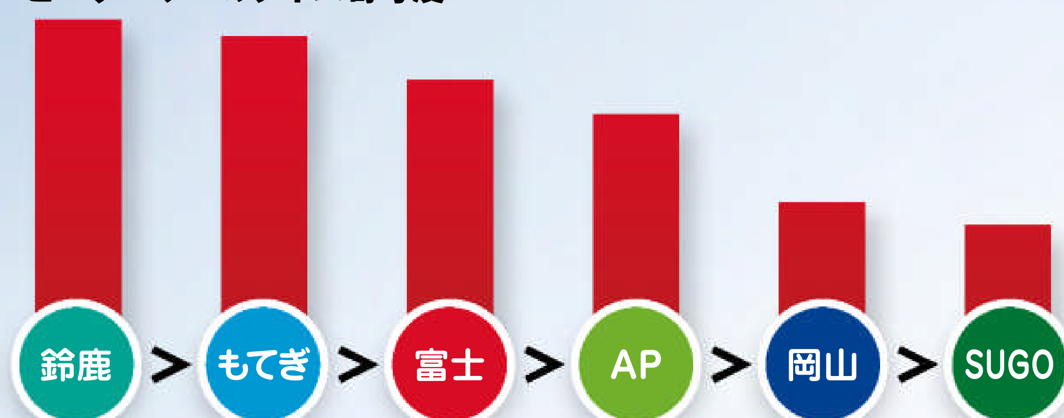
絶景の表彰台

富士、鈴鹿は格別

「富士か鈴鹿、かな。位置が高いし、下にはチームのみんなをはじめ関係者がいて、目の前はスタンドのお客さん。SUGOは目線が低くて少し寂しい。オートポリスは目の前にスタンドがないので。コロナ禍の表彰台でよく分かったんだけど、お客さんがいないところで表彰台に立っても、何もうれしくないと言うか（苦笑）」。

エンジンにはピークパワーや低速トルク、アンチラグを併用するレスポンス、さらには燃費といったさまざまな性能が求められる。各サーキットの特性が変化すると、これらの各要素はタイムにどう影響するのだろうか。スーパーGTで最初にプレチャンバー技術を投入したホンダの佐伯昌浩氏に伺った。なお、各データは基本的には2021年度をもとに算出しているが、季節などの条件を揃えたシミュレーションではないことをお断りしておく。

2 ワークス目線で斬る ホンダ エンジン編



ピークパワーが効く

直線が長い富士かと思いきや、鈴鹿、もてぎがそれを上回った。「鈴鹿、もてぎに関しては、全開頻度も高いので。オートポリスは全開頻度は低いものの、ストレートもそこそこ長いし、ボトムスピードもあまり下がらないコーナーが多いので、この位置になっていると考えられます。コースの距離を同じにしたら、もう少し変わると思います」と佐伯氏。佐伯氏自身も、この結果を見るまでは、富士は上になるかと予想していたそう。右のグラフは、各コースごとのタイムへの影響度を表したイメージ図。オートポリスと岡山との差が大きいが、これはコース距離も関係しているかも。

ピークパワーのタイム寄与度

鈴鹿 > もてぎ > 富士 > AP > 岡山 > SUGO



M.Hirata

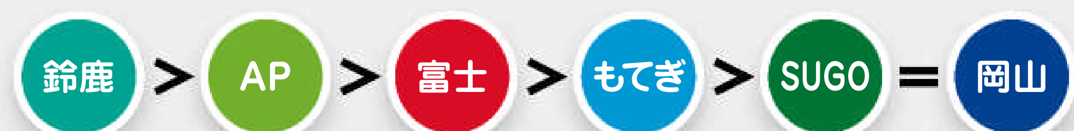
3 エンジニア目線で斬る 東條力

東條力エンジニアは、レースエンジニアとしては古くから第一線で活躍してきたレジェンド級の存在。マシンのセットアップは常に高く安定しており、タイトル争いの常連。またレース中は臨機応変の戦略が冴え渡り、混乱したレースを得意とする。昨年はトムスの２台の後方支援を担当し、auトムスGRスープラのタイトル獲得に貢献した。今季はルーキーレーシングに移籍。そんな名エンジニアの視点から、各サーキットの特性を斬る。

S.Yoshida



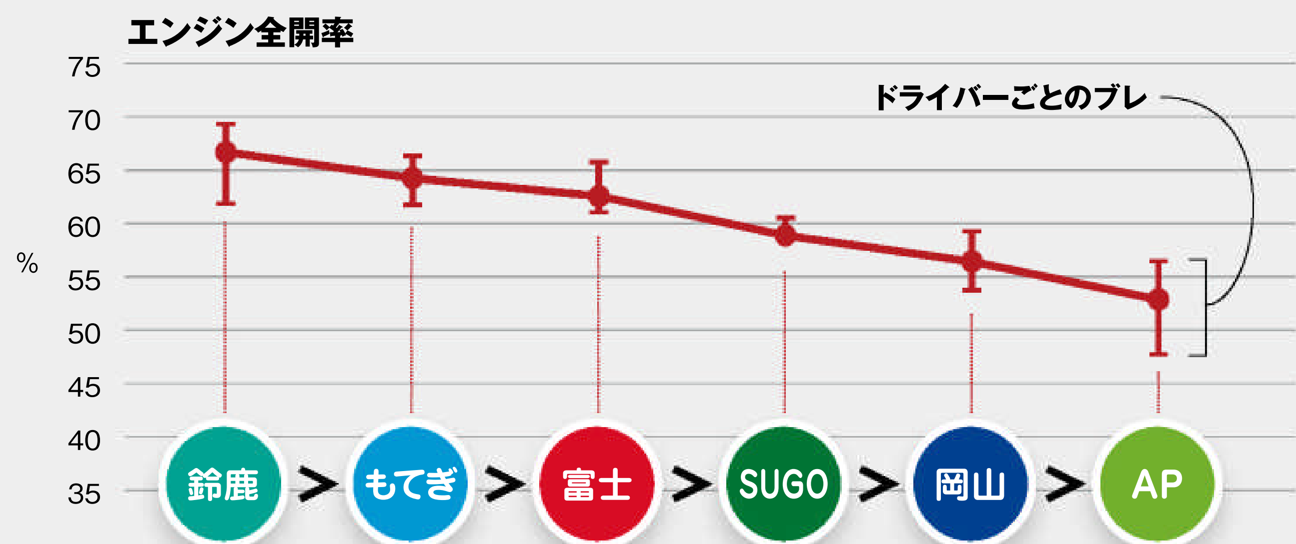
セットアップ難易度が高い



ファクトリーからマシンを送り出すときに仕込む仕様を持ち込みセットと呼ぶが、これを外すとレースウイーク中は大幅な修正作業に追われることになり、勝利から遠ざかる。そのため、「レースは持ち込みが８割」とも言われる。だが、コースによって外す確率は変わってくる。「鈴鹿、オートポリスはセットを外すとタイムの落ちが大きいです。もてぎはやや特殊です」と東條氏。SUGOは長く続く最終コーナーがクセモノで、ずっと舵を入れながら登っていかなければならず、どうしてもアンダーステアとの戦いとなる。

T.Moriyama



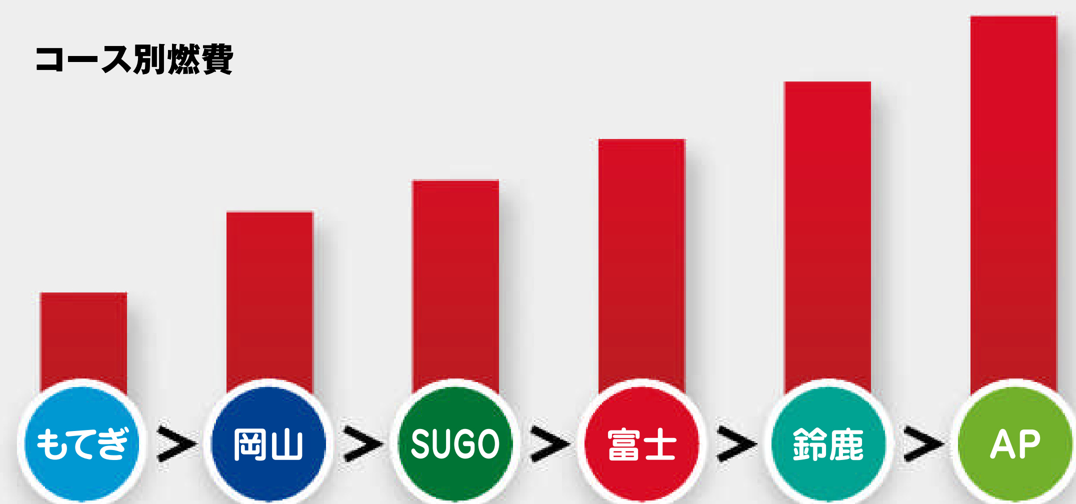


エンジン全開率が高い

コーナー区間が充分に長いはずの鈴鹿が、全開率トップという意外な結果に。そしてドライバーごとの差もコースによってばらつきがある。「差がつくのは、直線区間ではなく、じつはS字区間などのコーナーになります。ペダルの踏み加減で全開率のデータを取っているが、ターボは全開にしなくてもパワーが上がってくるので、タイミング等踏み方によって差が生まれます」。過給エンジンの場合は、全開率はコース特性というよりは、ドライバーの乗り方で変わる方が大きいようだ。ただし、「平均値を取っているので、傾向自体はそんなに変わらない」とのこと。

燃費が厳しい

右はコース別の燃費をイメージしたグラフだが、もてぎが極端に悪いことがよく分かる。そのためライバルはミニマム周回でピットに入ることができず、ホンダはそれが可能だった。「エンジンパワーをスピードに変換されたものが、ブレーキによって熱エネルギーに変わり、再び高い車速に持っていくコースはやはり燃費が悪いですね。だからビッグブレーキの少ない鈴鹿やオートポリスは燃費がいい。無給油のスーパーフォーミュラでも、オートポリスは一番長く走ることができるコースです」。





ストップ＆ゴーのもてぎは、全開率が高く、車速をせっかく高い位置まで上げても、常にブレーキで落としながら走る。後半スティント分のガソリンは満タン必須となり、走りきれない場合は、前半を引っ張るしかない。

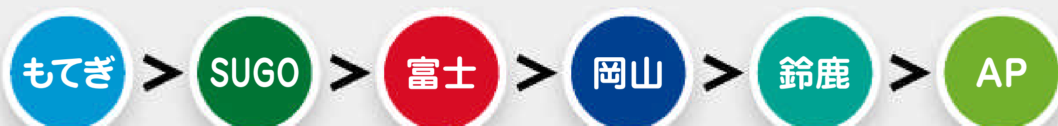
S.Yoshida

過渡特性が効く



過渡特性の要素としては、低速トルクとレスポンスが挙げられるが、この評価はやや難しいようだ。「トルクは、過給エンジンなのでブーストが立ち上がれば下からパワーは稼げるし、レスポンスは、アンチラグをうまく使いこなせばなんとかなるという部分はあります。これは、アンチラグに関してのドライバーからの要求度合いが多かった順に並んでいますね」。なお、もてぎと富士は、エンジン性能が上も下も問われるコースで、そこでホンダは2020年に6戦中4戦勝利。いかに優れたエンジンを積んでいたかが分かる。

路面の読みが難しい



エンジニアは、路面にラバーが載ってグリップが上がることを先読みしてセットする。「もてぎは砂が出たりするので、グリップはあるのに所によって滑るので読みにくい。オートポリスはレースウイークの走り始めの路面状況が悪いので、そこからの上がりしろが大きくかつ一方通行（途中で停滞することなく常にタイムが向上）で、鈴鹿も路面の目が粗いので似た傾向。また、鈴鹿は路面が黒いので温度変化は大きいです」。なお、オートポリスでは過去に噴火の影響で火山灰がコース上に舞い、一向にコンディションが良くならない例もあった。



写真は鈴鹿の路面を拡大したものだが、サーキットは一般道よりも粗いことが分かる（定規は15cm）。その隙間にラバーが食い込み、タイヤのグリップが向上する。路面が良くなれば、マシンはアンダー傾向になるので、それを先読みして軽くオーバー方向に修正していくのがセオリー。

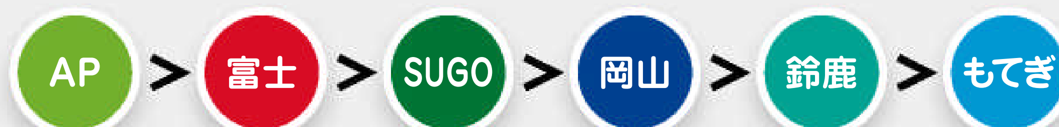
M.Hirata

ハイダウンフォース仕様



マシンが本来持っている（生み出せる）ダウンフォースを、あればあるだけ使って走りたいかどうか。車高をできるだけ下げ、ハイレーキにし、ウイングも限界まで立てたうえで前後バランスを探るイメージだ。「富士はダウンフォース欲しいけれど、相手がスピードとタイムのバランスが良いと削らないといけないので、限界まで欲しいかというと少し意味合いが違う。もてぎはピッチイナーシャが大きめでやや特殊」。

天気の読みが難しい



レース後半に雨が降り出すなら、前半スティントを引っ張って、ウエットタイヤへの交換を合わせたい。またその逆もしかり。スタート時のセットも悩む。ただ、雨雲レーダー上では雲が存在していても雨が降るとは限らない。「オートポリスは天候の急変があったり、ガスったり荒天になったりで、読みにくい。富士はサーキットだけ雨が降るとかもある。鈴鹿ともてぎは雨が多いのと、夏の夕方は夕立や落雷が多いですね」。

S.Tamura



4 ワークス目線で斬る 車体編 ニスモ

56〜57ページで解説したなかで、SUGOはエンジン性能の影響がもっとも少ないコースということが分かっていただけたと思う（「SUGOで速いと、エンジン屋としては寂しい限り」とホンダ佐伯氏は苦笑する）。では車体性能のさまざまな要素は、各サーキットのラップタイムにどのように影響するのだろうか。車体とエンジンの開発を担う立場でありながら、チームとしても走らせているニスモにデータを公開していただいた。

ダウンフォースの絶対量が効く

SUGO ≧ AP ＞ 鈴鹿 ＞ 富士 ＞ 岡山 ＝ もてぎ

57ページの「ハイダウンフォース仕様にするコース」では鈴鹿がトップ。2021年GT-Rは３車中もっともダウンフォース量が多いとされ、そして同年第４戦鈴鹿で表彰台を独占。この結果からは、ダウンフォースの絶対量は鈴鹿がもっともきくと予想されたが、意外なことにSUGOとオートポリスが上回った。富士は削る方向ではあるものの、セクター２は高速旋回領域なので無視することはできない。

ドラッグの少なさが影響する

富士 ＞ 鈴鹿 ＞ AP ＝ もてぎ ＞ SUGO ≧ 岡山

GT-Rはドラッギーなマシンと言われ、それが最高速の伸びを落とす要因のひとつとされていた。以前のGT-Rは空力L/Dが絶妙で、富士では無類の強さを誇っていたが、近年は大苦戦。その事実からもこの結果は納得がいく。だが、富士の次に鈴鹿がきているところが面白い点だ。鈴鹿はドラッグの少なさが必要だが、それを上回るダウンフォースがあれば補うことが可能ということなのだろう。

ピットロスタイムが長い

富士 ＞ 鈴鹿 ＞ SUGO ＞ AP ＝ 岡山 ＞ もてぎ

ピットロスタイムは、スーパーGTではあまり話題にならない。それは、アウトラップのタイムが条件によって大きく変わるからだ。トラフィックに引っ掛かったり、タイヤのスペックや、季節によってその温まりも変化するので、外からの判断は難しい。とはいえ、チーム側はそれらを把握したうえで、ライバルの前に出られるか否かを計算している。もてぎはブレーキがきついコースだが、ピットロードが短いので冷えないつらさも。

コース別 ピットロスタイム（秒）

Circuit	ピットロスタイム
富士	42
鈴鹿	41
SUGO	38
AP	35
岡山	35
もてぎ	29

メカニクルグリップが効く

岡山 ≧ もてぎ ＞ 富士 ＝ SUGO ＞ AP ＞ 鈴鹿

メカニカルグリップとは、空力に頼らずにタイヤの接地面を確保し、かつ適正な面圧を確保することだ。低速コーナーはこの要素が必要で、基本的には低速テクニカルなコースで問われる要素。昨年は岡山で予選、決勝ともスープラが上位を独占したが、同じく富士でも圧勝したことから、トヨタ勢のメカニカルグリップの高さが想像できる。まったく特性違いに思える富士とSUGOが同列なのが面白い。

ブレーキの摩耗が激しい

もてぎ ＞ 岡山 ＞ 富士 ＞ SUGO ≧ AP ≧ 鈴鹿

もてぎのブレーキ摩耗は言うまでもない、といったところだろう。以前は最終戦の涼しい時期に、しかも250kmと短いレース距離での戦いだったぶん、問題視されていなかった。だが、近年は暖かい季節でも開催され、しかも300kmレース。途端に「摩耗は大丈夫か」という心配の声が挙がるようになった。ニッサン車は古くからブレーキ性能に優れ、それはカーボンとなった現在でも引き継がれている。

GT-Rはスチールの時代に大径ディスクを投入するなど、ブレーキ性能を重視してきた。最近はその優位性は少なくなってはいるものの、いまだに健在。もてぎはたしかに摩耗は激しいが、心配するほどではない。

T.Ogasawara

M.Hirata



5

タイヤ目線で斬る

ブリヂストン

タイヤメーカーは、サーキットによって得意不得意があり、やはりその特性は性能を発揮する上で無視はできないようだ。スーパーGTにおいて最強を誇るブリヂストンは、どのコースでも速さを発揮するオールマイティな特性を持つ。当然、各コースの特性に合わせた開発を行なっているはずだが、「不明点も多い」とブリヂストン山本貴彦氏は語る。そのためはっきりとしたデータではなく、印象論に近いかたちで回答していただいた。

ピックアップ発生率が高い



すべてのタイヤメーカーが頭を悩ませているのがピックアップ。その発生率は、オートポリスがもっとも高いようだ。ただ、「コースや季節だけでは説明がつかないことも多いので、あくまでも傾向として」とのこと。マシンで言えば、ミッドシップ時代のNSXの発生率が高く、LC500がほぼこの問題がなかったイメージだ。「ピックアップはするものであって、取れるかどうかがポイント」という関係者の声も。

タイヤへの入力が高い

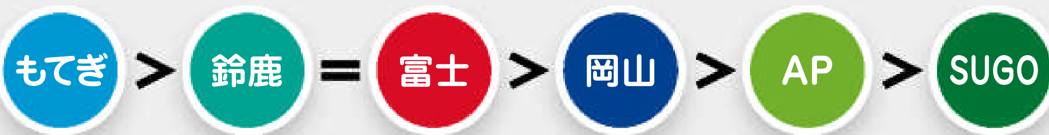


高速コーナーが多いほど入力が高くなるような印象。ただし、タイヤへの入力は横方向だけとは限らず、単純に考えることはできない。ドライバーの運転の仕方でも、タイヤへの入力が高い者とそうではない者に分かれたりして、そうなれば選択するスペックも変わる。SUGOは全体的にコーナリング時間が短いが、最終コーナーだけは長く、しかもアンダー対策のためにフロントのダウンフォースが必要に。

6

その他の目線で斬る

予選が重要



右の表は、2014年からのGT500のポール・トゥ・ウインの例をまとめたもの。抜きにくいもてぎは、やはりPPを獲得した時点で優勝の可能性が50%以上となる。ラインが限定的な鈴鹿も同様のことが言える。今季のように鈴鹿が富士と同じ開催数ならば、数値はもっと高くなる可能性が高い。オートポリスやSUGOは、アクシデント発生率が高いことから、優勝の可能性が低くなっていると考えられる。

ポール・トウ・ウイン (2014-2021 GT500)

Circuit	開催数	PP-Win数	PP-W率(%)
もてぎ	11	6	54.5
鈴鹿	9	3	33.3
富士	18	6	33.3
岡山	7	2	28.5
AP	6	1	16.6
SUGO	7	1	14.2

サクセスウエイトが効く



搭載ウエイト量がタイムにどの程度響くかは、コース特性による。昨年、GT500の3社からの各感度を取材したうえで、本誌がその平均あたりを算出したのが右の表になる。たとえば鈴鹿で30kgを積めば0.6秒遅くなるが、PPとのタイム差が0.5秒ならば、チームは大喜びということになる。岡山はノーウエイトのレースなのでデータなし。

サクセスウエイト(SW)感度

Circuit	タイム／10kg
鈴鹿	0.2
AP	0.18
もてぎ	0.18
富士	0.15
SUGO	0.14
岡山	—

燃リスが効く



GT500はSW（サクセスウエイト）が50kg超えると燃料流量リストリクターが絞られる。それをワンランク絞られるごとにタイムにどれだけ影響するかを、本誌がまとめたもの。SW同様、鈴鹿がもっとも感度が高い。SWと違うのはオートポリスで、SWと比べて燃リス感度が低いコースであることが分かる。岡山は全車燃リスダウンはなしなのでデータなし。

燃リス感度

Circuit	タイム／rank down
鈴鹿	0.4
もてぎ	0.39
富士	0.34
AP	0.29
SUGO	0.21
岡山	—

SUGOは、コースレイアウトとは無関係のアクシデントもなぜか多い印象。やはり魔物が毎戦観戦に訪れているのかもしれない。走らせている側は、神経がすり減ってしょうがないだろう。


S.Kusakai

魔物の気まぐれ



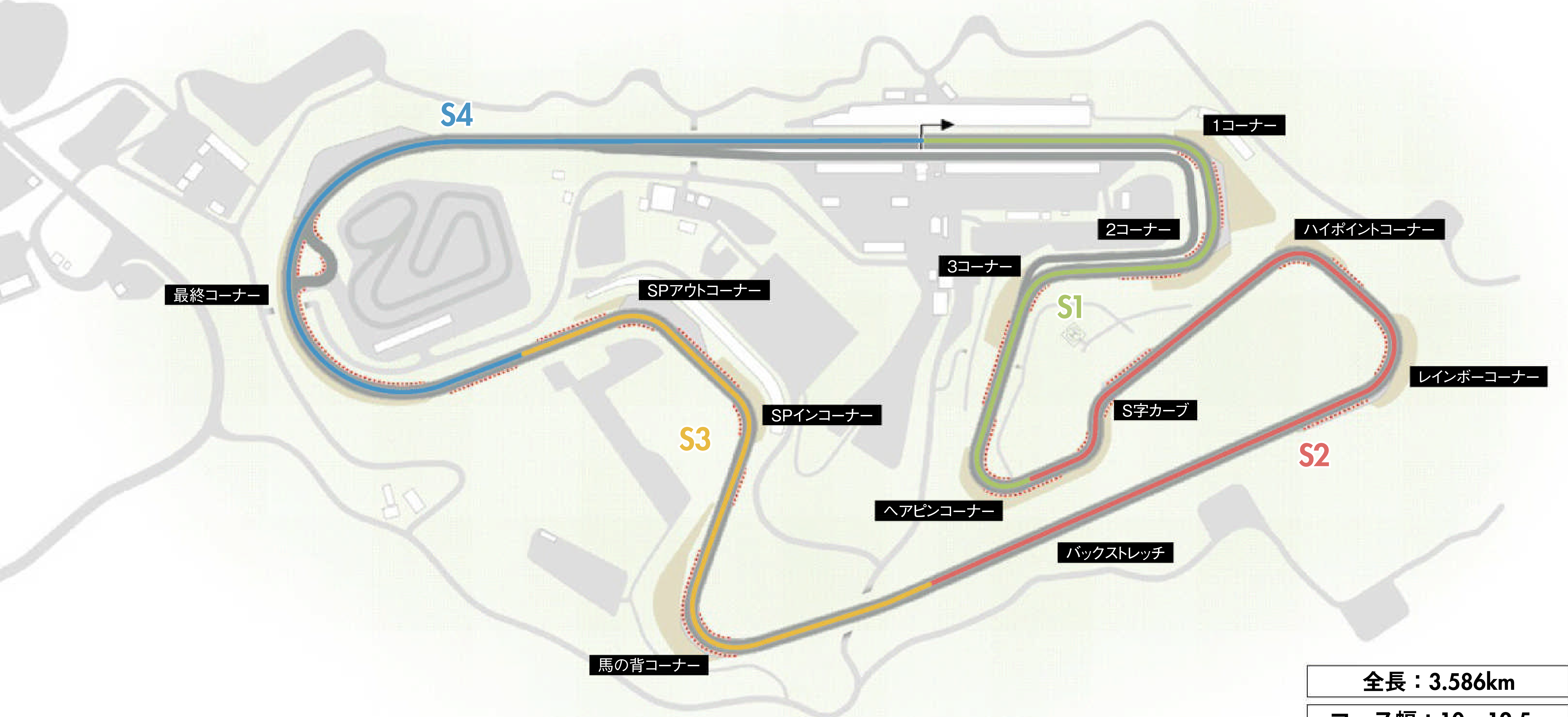
スーパーGTはドラマが多いレースではあるが、そのなかでもSUGOは印象に残るアクシデントが多く「魔物が棲む」と言われる。ではSCおよびFCY介入率をサーキットごとに出してみたらどうなのか。2014年以降のレースでは、意外なことにオートポリスが一番多かった。1レースにつき、1.5回のSC/FCYの介入があったことになる。富士やもてぎが少ないことから、ランオフエリアの広さも関係しているようだ。

●SC介入率 (2014-2021)

Circuit	開催数	SC/FCY数	SC/FCY率
AP	6	9	1.5
鈴鹿	9	13	1.4
SUGO	7	10	1.4
岡山	7	9	1.3
富士	18	22	1.2
もてぎ	11	9	0.8

魔物が常駐する全方位要警戒モード

スポーツランドSUGO

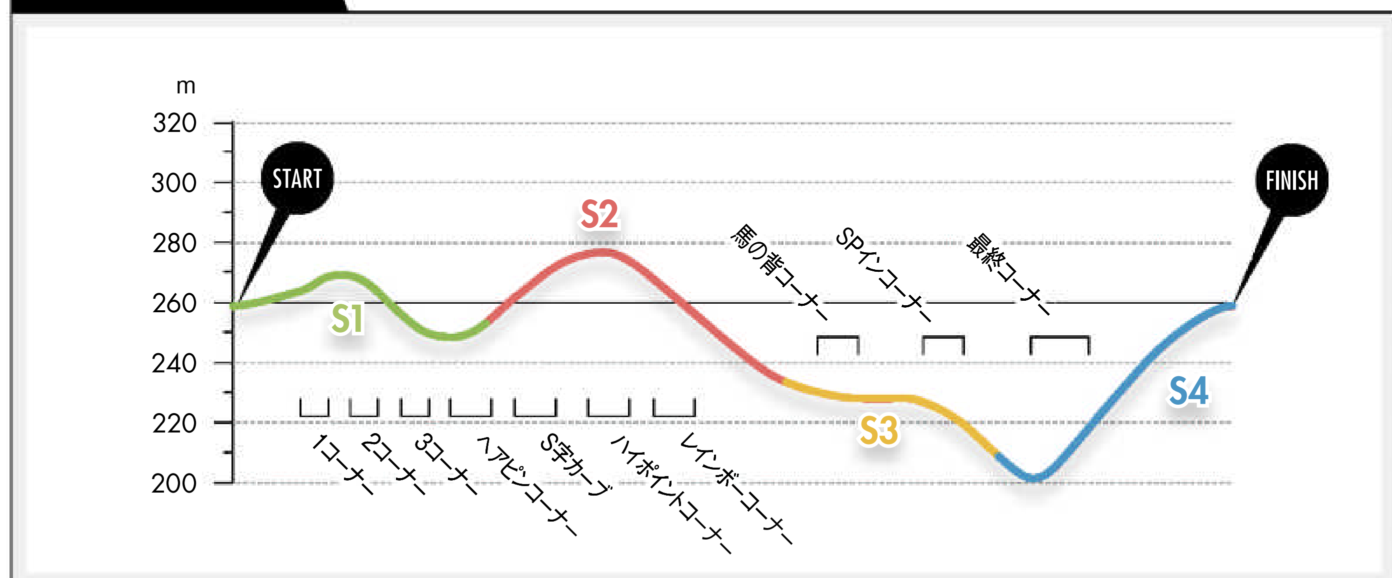


●所在地：〒989-1301 宮城県柴田郡村田町菅生6-1
●TEL：0224-83-3111
●HP：https://www.sportsland-sugo.co.jp/

全長：3.586km
コース幅：10～12.5m
高低差：69.83m
標高：259m

※「標高」はコントロールライン上を想定（編集部調べ）。

コース内勾配グラフ



SUGOと言えば、いつしか「魔物が棲む」と言われるようになったほど、毎年ドラマが生まれる。コース全長が短いぶん、周回遅れに遭遇する頻度が高く、それでいてコース幅が狭いため抜きづらい。後ろのドライバーは抜けなくてイライラして精神的にナーバスになる。また、山間部にあるということで、天気も不安定。このように何かしらのアクシデントを誘発しそうな要素があちこちに存在しており、走らせる側も常に神経を張り詰めておく必要がある。コースレイアウト自体は、気持ちいいコーナーが多く、ドライバーの人気は比較的高い。SPは難しいコーナーだが、はみ出そうなマシンを絶妙にコントロールする様が見られるという意味では、おすすめの観戦ポイント。

最終コーナーのアウト側は、レース中盤以降はタイヤカスがたまる。そこにマシンを乗せると一気にグリップを失い、アウトにはらんでしまう。過去多くのドライバーがその餌食となったデンジャラスゾーンだ。



S.Kusakai

コースレコード

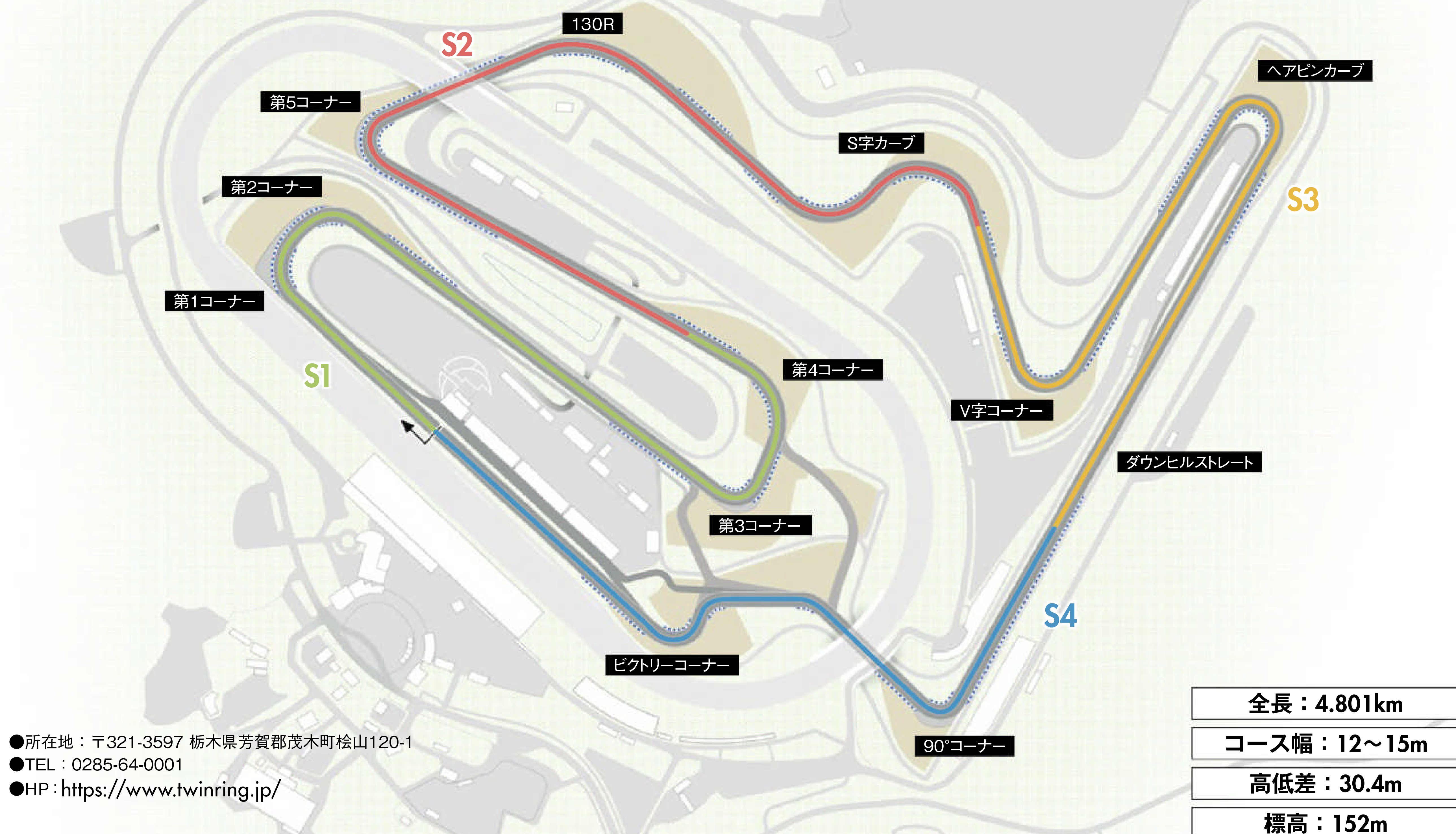
GT500 1'09"676
塚越 広大／KEIHIN NSX-GT
●2019.9.21 ●第7戦 ●予選Q2 ●曇り・ドライ

GT300 1'16"834
山内 英輝／SUBARU BRZ R&D SPORT
●2019.9.21 ●第7戦 ●予選Q2 ●曇り・ドライ

マシン、ドライバーともに制動力がカギを握る

ツインリンクもてぎ

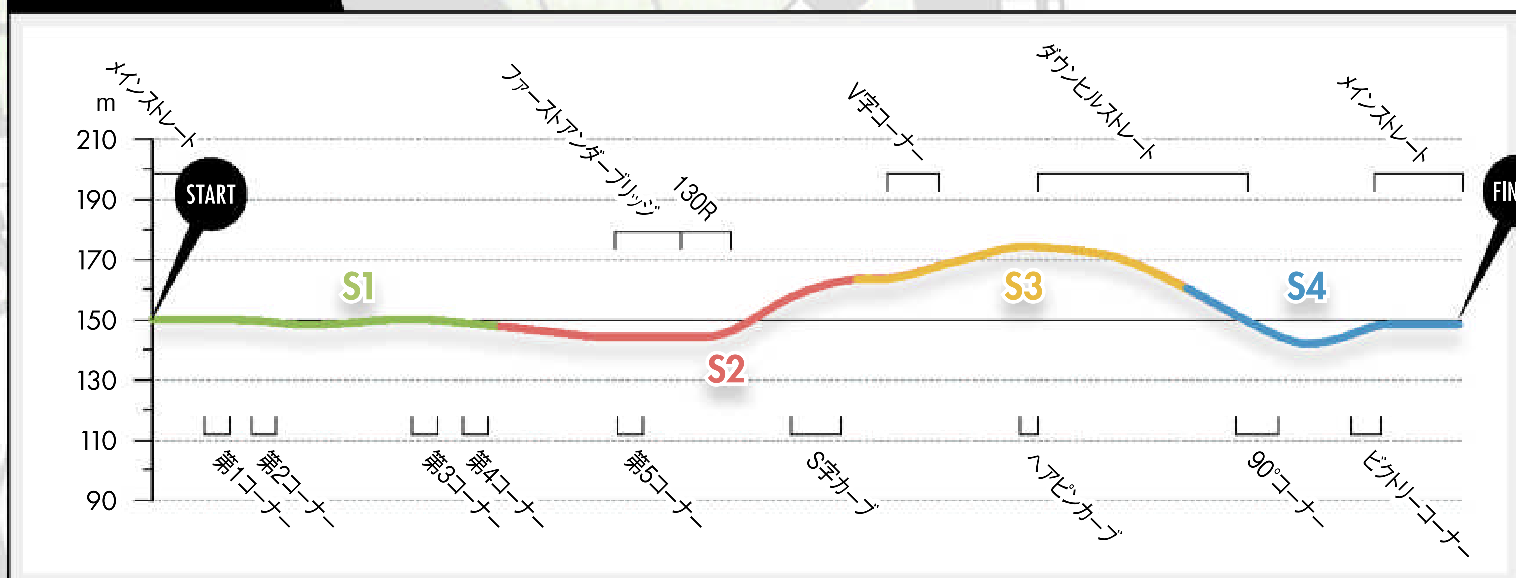
※3月1日から「モビリティリゾートもてぎ」に改名予定。



●所在地：〒321-3597 栃木県芳賀郡茂木町桧山120-1
●TEL：0285-64-0001
●HP：https://www.twinring.jp/

全長：4.801km
コース幅：12～15m
高低差：30.4m
標高：152m

コース内勾配グラフ



ストップ＆ゴーのレイアウトで、多くのコーナーが低速のヘアピン状で攻めがいがないため、残念ながらドライバーのあいだではあまり「好き」という声は聞かれない。だが、一方で得意としている者は多い。他のコースと比べて予選タイムの差が開かず、レース展開も数珠つなぎになる傾向だ。高速コーナーがほとんどないため、タイヤのデグラデーションも進みづらいようで、スティント後半のタイヤのグリップ差が出にくいところも、その理由のひとつと言えるかもしれない。観戦ポイントとしては、やはり最大のオーバーテイクポイントである90°コーナー。ブレーキシュラウドを装着していなかった当時は、ローターが真っ赤に発光し、迫力満点だった。

写真は昨年第４戦のもの。マシンのスピードは明らかにウェッズのほうが速く、終始テール・トゥ・ノーズの状態だったが、それでも抜けなかった。それだけトラックポジションが重要なコースということが言える。



T.Ogasawara

コースレコード

GT500 1'35"550
野尻 智紀／ARTA NSX-GT
● 2018.11.10 ● 第8戦 ● 予選Q2 ● 曇り・ドライ

GT300 1'45"654
名取 鉄平／UPGARAGE NSX GT3
● 2021.11.6 ● 第7戦 ● 予選Q2 ● 晴れ・ドライ

追い抜きしやすいぶん、バトル多発コース

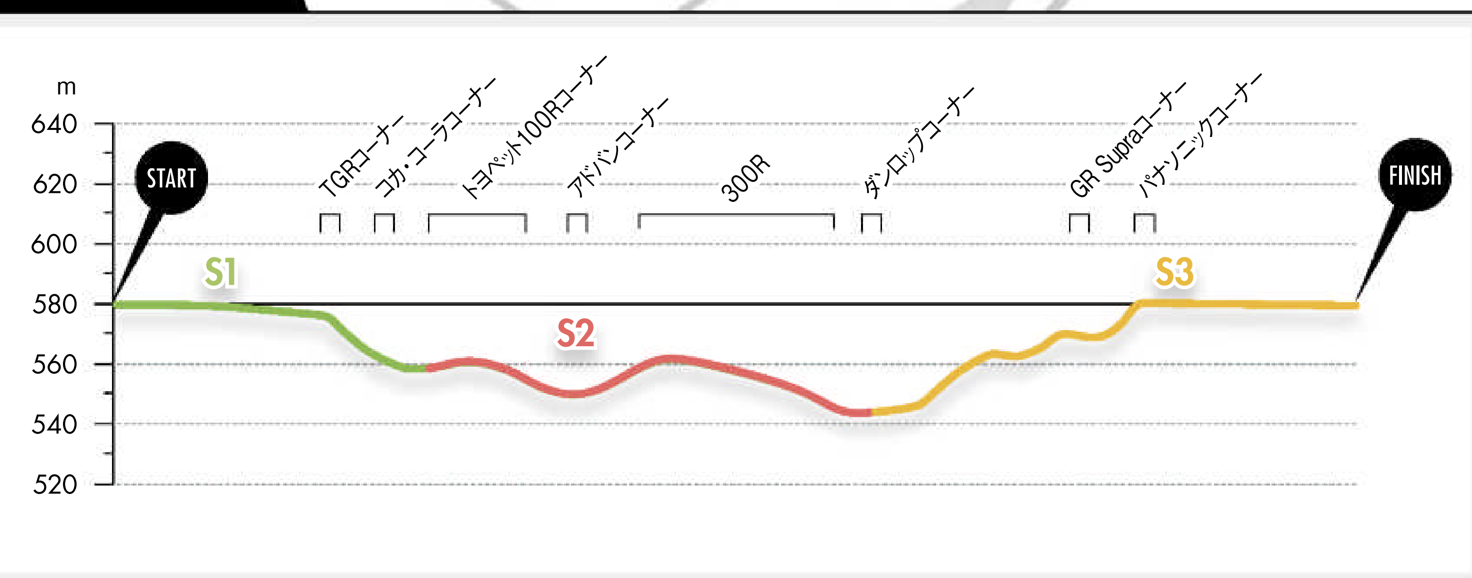
富士スピードウェイ

パナソニックコーナー
S3
GR Supra コーナー
第13コーナー
ダンロップコーナー
（通称：Bコーナー）
300R
S2
トヨペット100Rコーナー
アドバンコーナー
（通称：ヘアピン）
S1
TGRコーナー
（通称：第1コーナー）
（第2コーナー）
コカ・コーラコーナー
（通称：Aコーナー）

全長：4.563km
コース幅：15〜25m
高低差：40m
標高：581m

●所在地：〒410-1307 静岡県駿東郡小山町中日向694
●TEL：0550-78-1234
●HP：https://www.fsw.tv/

コース内勾配グラフ



1.4kmの超ロングストレートを備えた、世界屈指のハイスピードコース。そのためマシンのセットアップとしては国内のどのコースよりも特殊で、過去のGT500では、富士仕様のカウルを用意するのが当たり前だった（現在は規則上同一）。当然ビッグブレーキを行なうTGRコーナーは一番のパッシングポイントだが、ランオフエリアが舗装のため失敗しても復帰が可能なことと、グランドスタンドの大観衆が目に入ることでドライバーのテンションも上がり、いつも以上に熱いバトルが繰り広げられる。また、ダンロップ、GRスープラコーナーも比較的ドラマが起きやすい。セクター分けが、「直線」「高速」「低速」と分かりやすく、マシンの特性把握もしやすい。

ストレートではGT300は270、GT500は300km/hを超える。エンジンパワーも大事だが、同時にマシンのドラッグの影響も大きい。そのため、直線ではリヤ下がりの姿勢（ウイング角が寝る）になるようにセットする。



T.Ogasawara

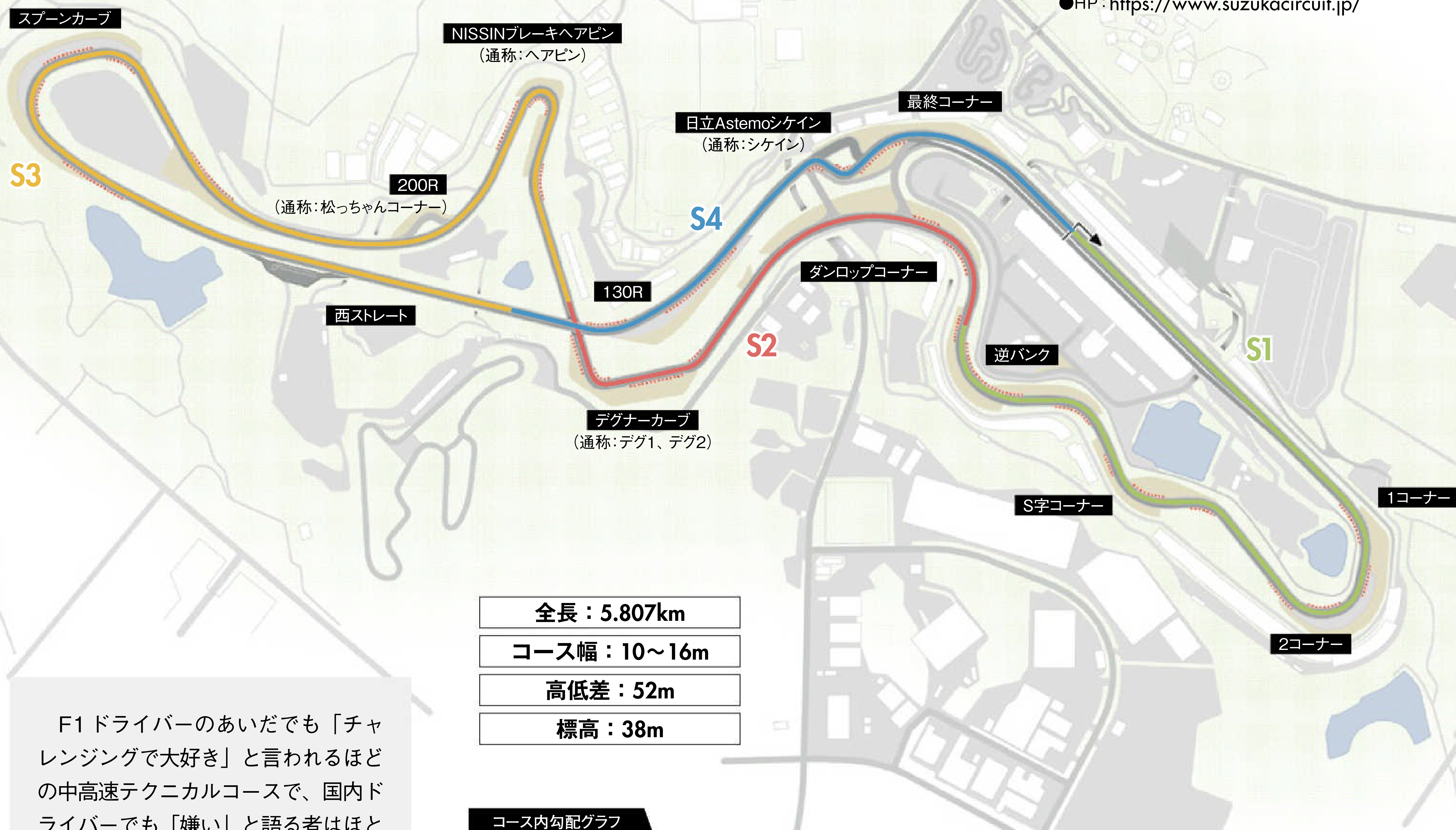
コースレコード

GT500
1'25"764
山下 健太／ENEOS X PRIME GR Supra
●2021.11.27 ●第8戦 ●予選Q2 ●晴れ・ドライ

GT300
1'34"395
山内 英輝／SUBARU BRZ R&D SPORT
●2021.11.27 ●第8戦 ●予選Q2 ●晴れ・ドライ

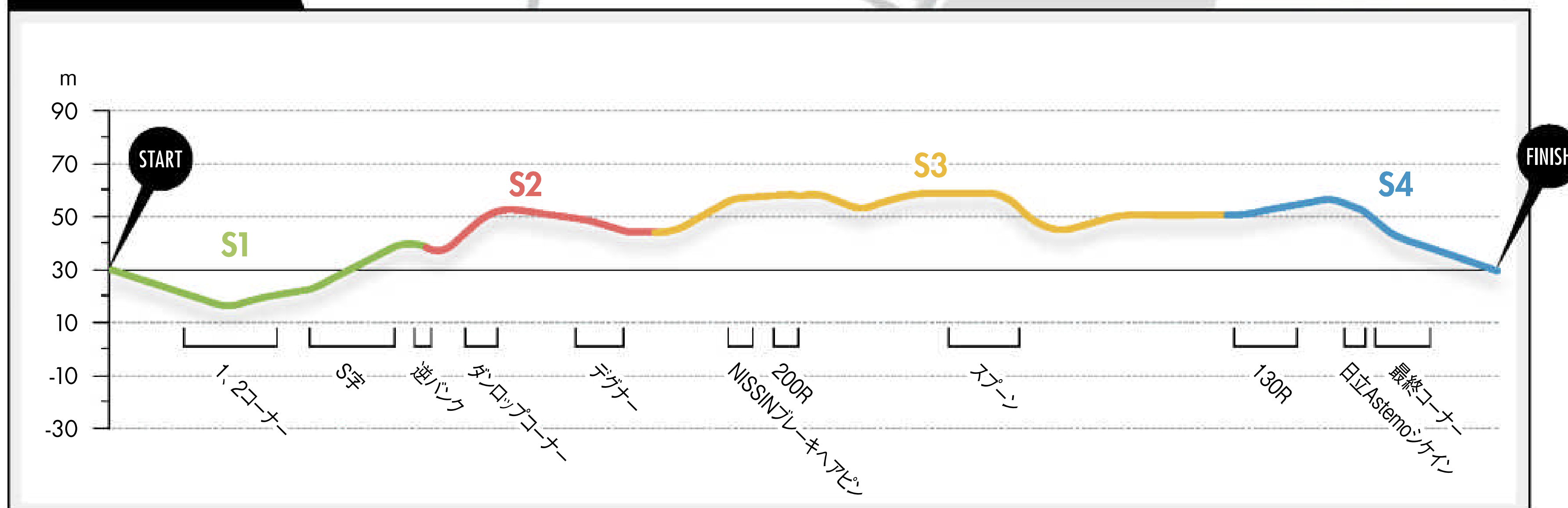
運転もセットアップも攻略しがいのある世界レベルの難所

鈴鹿サーキット



全長：5.807km
コース幅：10～16m
高低差：52m
標高：38m

F1ドライバーのあいだでも「チャレンジングで大好き」と言われるほどの中高速テクニカルコースで、国内ドライバーでも「嫌い」と語る者はほとんどいない。意外だが、高低差は52mもあり、それはオートポリスと同じで、SUGOの次に差が大きい。コース全長が長いこともあり、サクセスウエイトと燃リスの影響は国内随一。そのため、ハンデがキツくなったときに鈴鹿で上位に入ることがあれば、それはマシンの「素」の状態がバカッ速ということになる。もちろんドライバーが速いことも考えられる。比較的抜きにくいコースではあるが、日立Astemoシケインは唯一ビッグブレーキをかける個所で、一番のパッシング&観戦ポイントとなる。



ダウンフォース量が多いGT500のマシンでは、現在は130Rは全開で走れてしまう。そのためシケインまではもはや「直線」に。ただし、マシンはロールするため、フリクションブロックが路面に当たって火花が激しく散るポイント。



T.Ogasawara

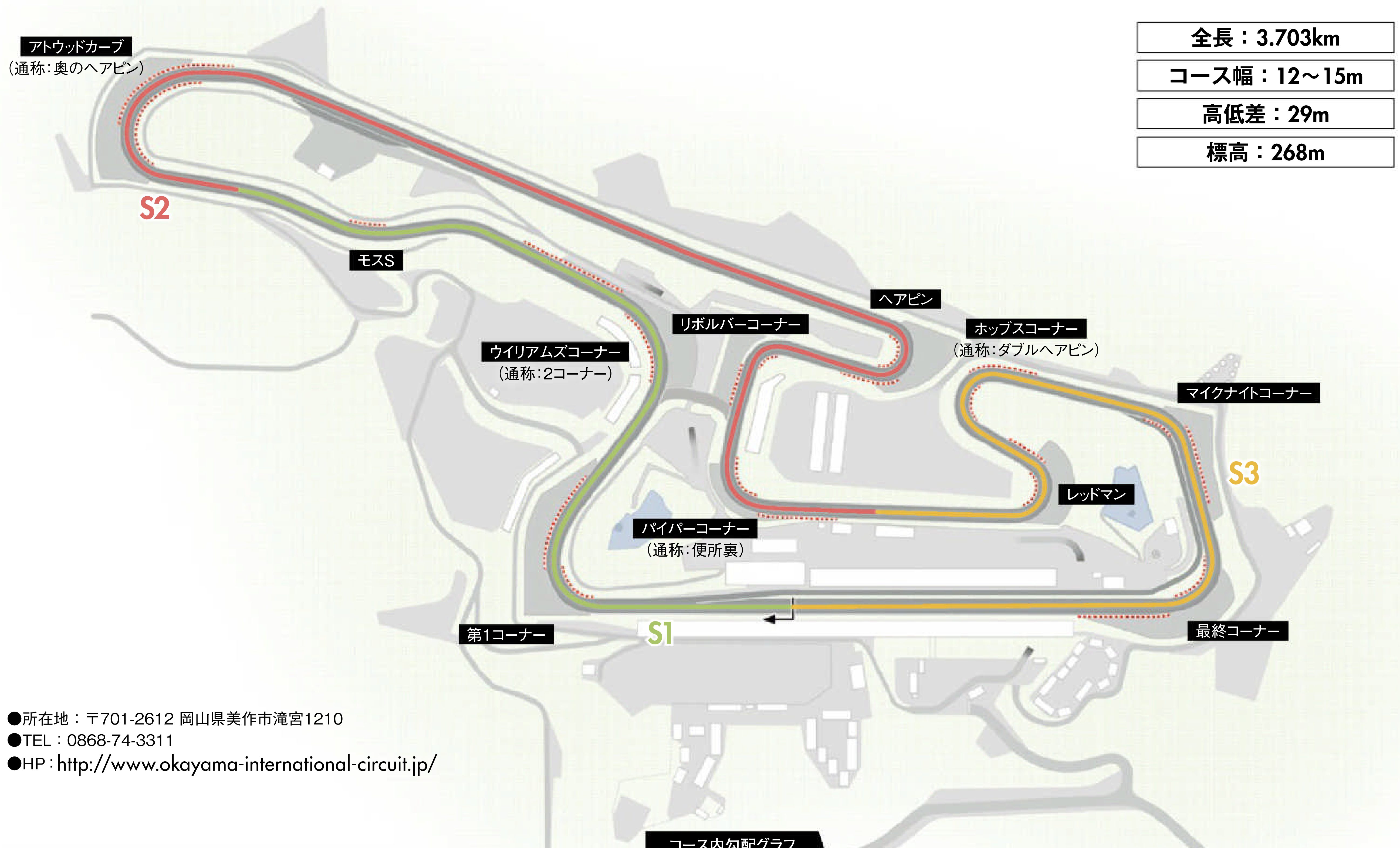
コースレコード

GT500 1'44"319
野尻 智紀／ARTA NSX-GT
●2018.5.19 ●第3戦 ●予選Q2 ●晴れ・ドライ

GT300 1'55"531
中山 雄一／K-tunes RC F GT3
●2018.5.19 ●第3戦 ●予選Q2 ●晴れ・ドライ

国内随一の“砂かぶりサーキット”は耳栓必須

岡山国際サーキット

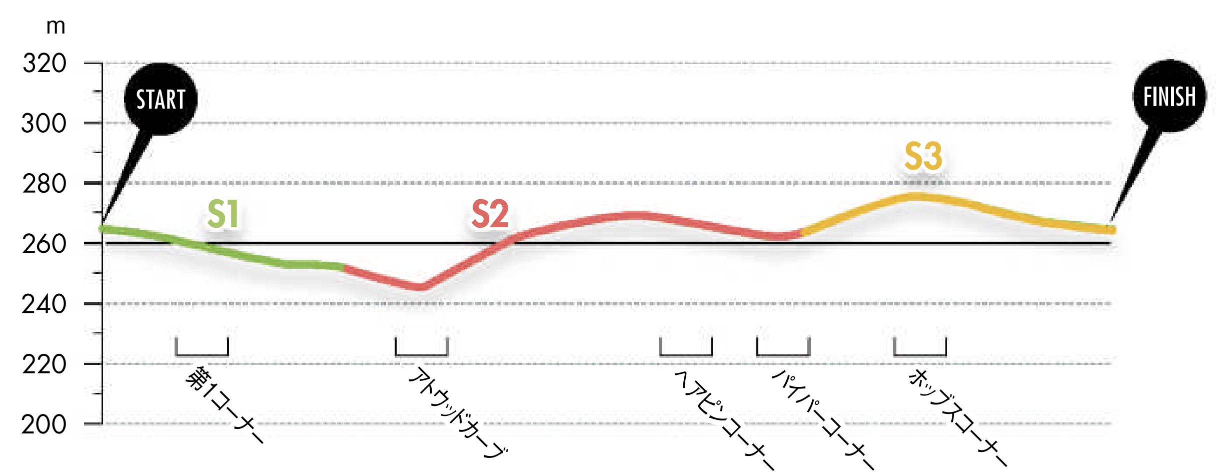


全長：3.703km
コース幅：12～15m
高低差：29m
標高：268m

●所在地：〒701-2612 岡山県美作市滝宮1210
●TEL：0868-74-3311
●HP：http://www.okayama-international-circuit.jp/

コース全長はSUGOとほぼ同じ（その差わずか117mで岡山の方が長い）で、中低速テクニカルの特性を持つ。スーパーGTでは、2011年以降は開幕戦として定着しており、桜の開花時期と重なることも多く、サーキットの敷地内の桜が満開となることも。ただし、季節的に不安定になりやすく、開催が前年と1週間違うだけで気温が大きく変わるので、タイヤ選択が難しい。同コースの特徴は、観客席とマシンとの距離が近いことにある。とくにホッブスコーナーの立ち上がりは10mにも満たないそこを、爆音を撒き散らしながら立ち上がっていく。マシンの細かい動きも見られて、そのど迫力は他コースでは味わえない。他のコーナーも総じて近く、耳栓は必須。

コース内勾配グラフ



コースレコード

GT500 **1'16"602**
R.クインタレッリ／MOTUL AUTECH GT-R
● 2019.4.13 ● 第1戦 ● 予選Q2 ● 曇り・ドライ

GT300 **1'24"889**
福住 仁嶺／ARTA NSX GT3
● 2019.4.13 ● 第1戦 ● 予選Q2 ● 曇り・ドライ

写真はヘアピンの立ち上がりから捉えたカットだが、コーナーを囲うように観戦が可能で、ここもマシンとの距離が近い。ヘアピンは岡山での最大のパッシングポイントで、かつその先のリボルバーもアクシデント多発地帯。

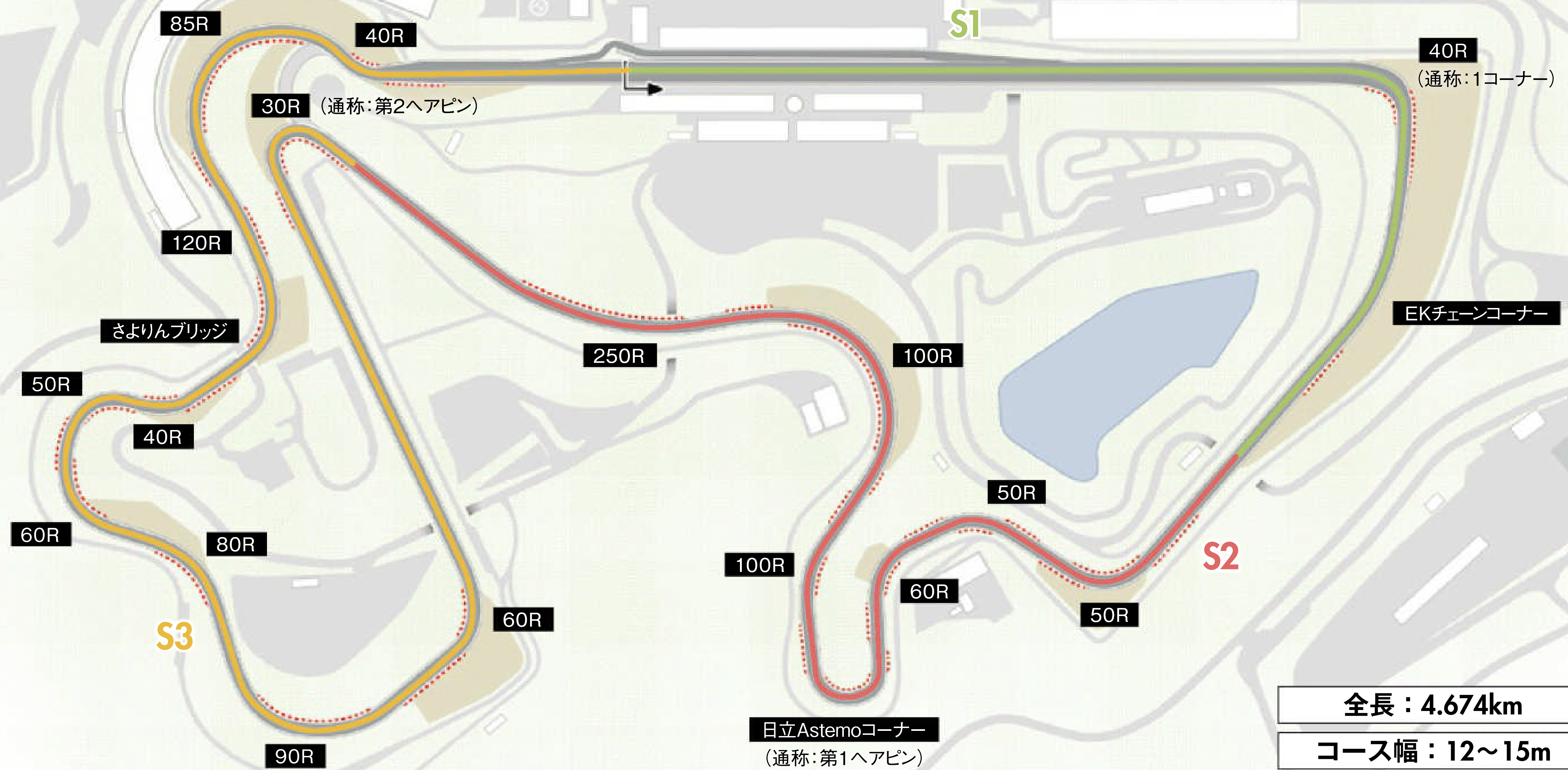


Y.Ishihara

じつは魔物度が高く、チェッカーまで席は立てない

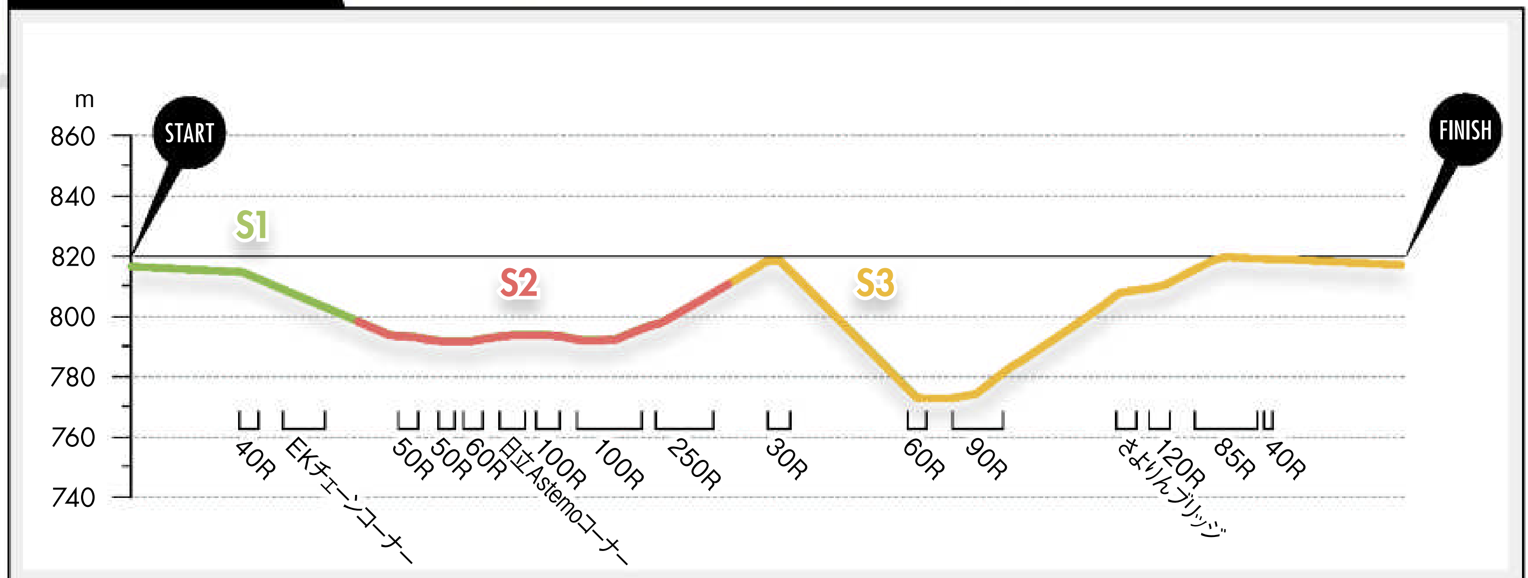
オートポリス

●所在地：〒877-0312 大分県日田市上津江町上野田1112-8
●TEL：0973-55-1111
●HP：https://www.autopolis.jp/



全長：4.674km
コース幅：12～15m
高低差：52m
標高：819m

コース内勾配グラフ



魔物と言えばSUGOが有名だがオートポリスも魔物度数は高く、アクシデントやバトルがコース上の至るところで発生する。もっともドラマが発生するのは第２ヘアピンで、ここは進入時は登りだがクリッピングポイント（CP）を起点に下りに転ずる。ドライバーは空しか見えない状態でブレーキングし、CPも車体の陰となって見えない。パッシングポイントでありながら視界が限定的であるため、わずかな誤差が生じれば何かが起きる。タイヤへの攻撃性やピックアップの発生率なども高く、マシンごとのスピード差も生まれやすい。レイアウト自体は攻めがいがあり、鈴鹿と並びドライバーからは評価が高い。燃リスの感度は高くはないが、サクセスウエイトの影響は大きい。

コースレコード

GT500 **1'31"389**
大湯 都史樹／Red Bull MOTUL MUGEN NSX-GT
●2021.10.23 ●第6戦 ●予選Q1 ●晴れ・ドライ

GT300 **1'42"039**
嵯峨 宏紀／TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT
●2021.10.23 ●第6戦 ●予選Q2 ●晴れ・ドライ

ひとつのコーナーを立ち上がったと思ったらすぐ次のコーナーの進入と、常に右・左・右とコーナリングしているようなレイアウト。そのため、完全には抜き切らず、常にサイド・バイ・サイドの状態になることが多い。



Y.Yoshimi

Technical Highlight

Q e-tron



Dakar Rally 2022 T

AUDI RS

Ultimate

“究極”の萌芽

砂漠で示された電動マシンのポテンシャル

2022年初旬に行なわれたダカールラリーに
アウディが電動パワートレーンを搭載した
ハイブリッド・ラリーレイド車を投入
中東で行なわれた過酷な競技を完走しただけでなく
複数のステージで優勝するなど速さを見せた
“新世代”マシンのポテンシャルを考える

Text：多賀まりお（Mario Taga）
Photo：RallyStream ／ AUDI ／ TOYOTA

1月1日から14日にかけてサウジアラビアで開催されたダカール2022には、FIAフォーミュラE世界選手権から活動をスイッチしたアウディスポーツが、Qモータースポーツチームと組んで初参戦。四輪トップカテゴリー初のハイブリッド車両として注目を集めた。

新設されたT1・Uクラスにエントリーした3台の『アウディRS Q e-tron』は、トラブルもあったが初の実戦とは思えないパフォーマンスを発揮して、合計4区間でSSトップタイムを記録。マティアス・エクストローム／エミール・ベルクヴィスト組の総合9位を筆頭に、カルロス・サインツ／ルーカス・クルス組が12位、不運続きだったステファン・ペテランセル／エドゥアール・ブーランジェ組も59位で完走し、新しい時代の到来を感じさせた。

ダカールの主催者ASO（アモリ・スポール・オルガニザシオン）は昨春、将来に向けたエネルギー転換プログラム「ダカール・フューチャー」を発表した。これは、車両からビバーク地で使われるエネルギーまで、ダカール全体の脱炭素化を推進する取り組みで、目標として30年代までに全競技車を低公害プロトタイプ化することを掲げている。その最初のアクションとしてASOとFIAが立ち上げた代替燃料車

AUDI



RS Q e-tronの先進性は他の競技車を圧倒している

専用の参加クラスが「究極」(Ultimate)の意を込めたT1・Uである。対象となるのは電動モーターか水素燃焼エンジン、もしくは内燃機関+電動機のハイブリッドを動力源とする4輪駆動車。車両規則は2輪駆動車に対する性能調整を見直して今大会から導入された4輪駆動車向けの新規定、T1+に準じた内容だ。

なお、ダカール初のハイブリッド車両は今回のアウディではなく、20年大会から参戦しているT5グループの大型トラック、ルノーC460となる。これはチェコのチューナーMKRがZFの市販電動ユニット『Ce-Trax ライト』を搭載したもの。また、今大会には日野チームスガワラの日野600ハイブリッドも出場した。

鋼管スペースフレームのシャシーに樹脂製のカウルを被せたT1クラスのプロトタイプは比較的製作が容易で、市販のコンポーネントを使ってプライ

Dakar Rally 2022 Car Class Overall Ranking

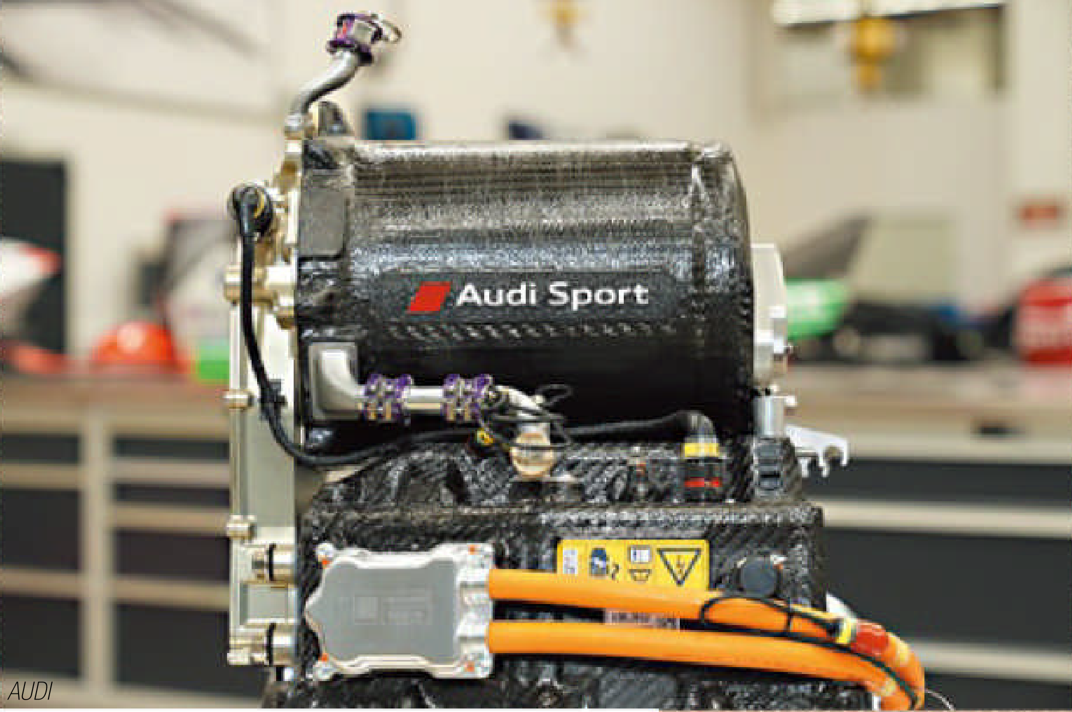
Pos.	No.	Driver / Co-driver	Team	Car	Time / Gap
1	201	N.AL-ATTIYAH / M.BAUMEL	TOYOTA GAZOO Racing	TOYOTA GR DKR Hilux	38:33'03"
2	211	S.LOEB / F.LURQUIN	BAHRAIN RAID XTREME	PRODRIVE Hunter	+27'46"
3	205	Y.AL RAJHI / M.ORR	OVERDRIVE TOYOTA	TOYOTA Hilux Overdrive	+1:01'13"
4	221	O.TERRANOVA / D.OLIVERAS CARRERAS	BAHRAIN RAID XTREME	PRODRIVE Hunter	+1:27'23"
5	207	G.DE VILLIERS / D.MURPHY	TOYOTA GAZOO Racing	TOYOTA GR DKR Hilux	+1:41'48"
6	203	J.PRZYGONSKI / T.GOTTSCHALK	X-RAID MINI JCW TEAM	MINI John Cooper Works Buggy	+1:53'06"
7	212	M.SERRADORI / L.MINAUDIER	SRT RACING	CENTURY CR6	+2:32'05"
8	223	S.HALPERN / B.GRAUE	X-RAID MINI JCW TEAM	MINI John Cooper Works Buggy	+2:38'26"
9	224	M.EKSTROM / E.BERGKVIST	TEAM AUDI SPORT	AUDI RS Q e-tron	+2:42'11"
10	208	V.VASILYEV / O.UPERENKO	VRT TEAM	BMW X5	+3:02'21"
12	202	C.SAINZ / L.CRUZ	TEAM AUDI SPORT	AUDI RS Q e-tron	+3:39'21"
59	200	S.PETERHANSEL / E.BOULANGER	TEAM AUDI SPORT	AUDI RS Q e-tron	+68:12'13"

上に今年のダカールラリーにおける四輪部門の総合10位にアウディ勢を加えたものをまとめた。総合優勝はトヨタのナッサー・アル - アティヤ／マシュー・ボーメル組。トヨタ、アル - アティヤともに3年ぶりのダカール制覇となった。アウディ勢最上位は9位に入ったエクストローム／ベルククヴィスト組で、ステージ8で優勝を飾っている。また、ステージ3とステージ11ではサインツ／クルス組が、ステージ10ではペテランセル／ブーランジェ組がそれぞれステージ優勝を飾っている。

AUDI RS Q e-tron テクニカルスペック

車両区分	ラリーレイド車両（T1Uカテゴリー／代替ドライブトレイン）
シャシー	スチール・チューブフレーム／カーボン&ザイロン・ファイバーコンポジット
寸法（全長／全幅／全高）	4500mm / 2300mm / 1950mm
重量	2000 kg（ドライバーを除く）
駆動方式	電動全輪駆動
MGU型式	アウディMGU05
システム総出力	最大288kW
エナジーコンバーター	2.0ℓ直列4気筒ターボ（MGU05を駆動）
トランスミッション	単速レーシングギヤボックス／ソフトウェアベースLSD／バーチャル・センターデフ
バッテリー	高電圧バッテリーシステム（370kg）、リチウムイオンセル52kWh／220kWで走行中に充電
燃料タンク	最大300ℓ
ステアリング	電子油圧パワーステアリング／ラック・アンド・ピニオン式
サスペンション	独立懸架サスペンション／ダブルウィッシュボーン式スプリング&ダンパーユニット／可変式ガスショックアブソーバー
ブレーキ	油圧式2回路ブレーキシステム／ブレーキ・バイ・ワイヤ／軽量アロイブレーキキャリパー／内部ベンチレーテッドディスクブレーキ
ホイール	鍛造アルミホイール／8.5J x 17 inch
タイヤ	BFグッドリッチ


AUDI



AUDI


AUDI

RS Q e-tronは、MGUを3基搭載。そのうちふたつをタイヤを駆動するために車両の前後にマウント。そして、もうひとつを2ℓ直列4気筒直噴ターボエンジンと組み合わせ、電力を発生させる。アウディは2020/21年シーズン限りでフォーミュラEから撤退しているが、同シーズンで使用したMGU05をRS Q e-tronに流用。また、4気筒ターボエンジンはDTMで使用していたものを採用している。

AUDI

ベーターが手掛けた車両も少なくない。だが、基本構造は同じでも、初のT1・U車両として開発されたアウディのRS Q e-tronの技術的な先進性は圧倒的だ。

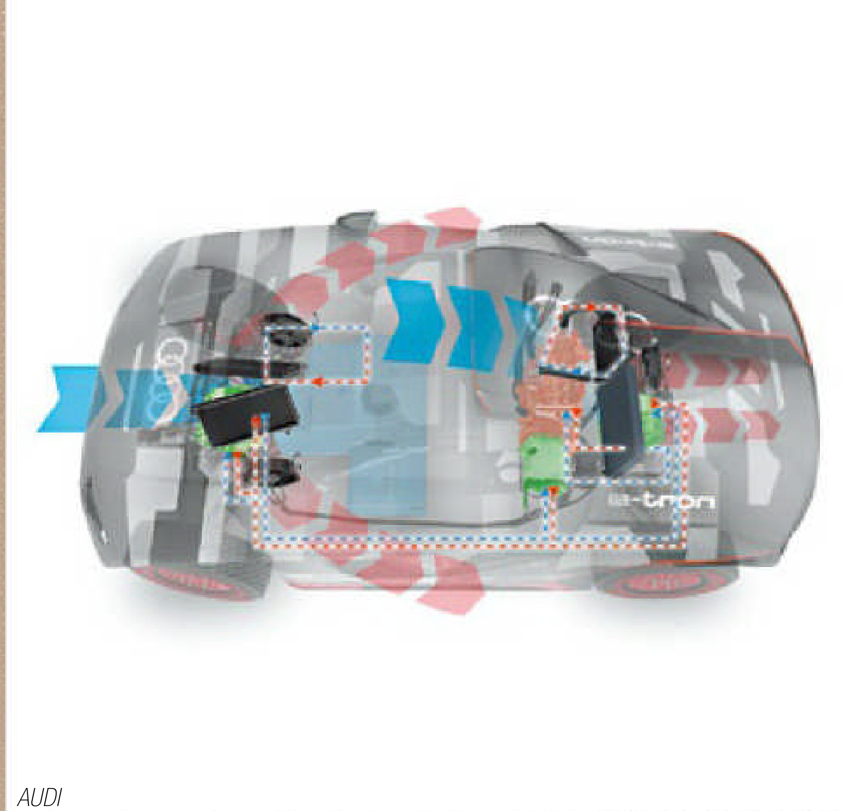
まず、フレームはクロム、モリブデン、バナジウムといった合金鋼を使い、熱処理で強度と靭性を最適化。パイプの隙間にはカーボンやケブラー、あるいは合成繊維のザイロンを用いたパネルを配し、乗員のシートはDTMやLMP車両に似たカーボン製のシェルのなかに置かれる。また、砂丘越えなどでしばしば大きな入力を受けるフロアには、バッテリーや燃料タンクを保護するべく衝撃吸収構造を備えた厚さ54㎜のカーボンとハニカム形状アルミ材製サンドイッチパネルを配置する。高電圧の機器や回路を擁する車両だけに安全性への配慮は入念だ。

シリーズハイブリッド式の電動パワートレーンマシンであるため、後軸の前側に横置き搭載された排気量2ℓの4気筒TFSI直噴ターボエンジンは駆動輪と機械的にはつながっておらず、もっぱら発電機を駆動する。電力は車体中央部に置かれた52kWh容量のリチウムイオンバッテリーにいったん溜められ、制御用のインバータを通じて駆動用の電動機に伝えられる仕組みだ。エンジントルクを電力に転換する際には数%のエネルギーロスが生じるが、車両の減速時に熱として捨てていたエネルギーを回収して再利用するエネルギー回生と、発電用のエンジンを熱効率に優れた負荷と回転数領域で定常運転させる利得により、トータルで見るとエンジンで直接駆動した場合よりも高いエネルギー効率を発揮する。走行中はエンジンが常に稼働しているわけではなく、大きく聞こえるギヤノイズや制御系の高周波音が印象的だ。排気音なしに走り出し、強い加速を見せる様子は、誤解を恐れずに言えば電動ラジコンカーに似ている。

同車にはこの発電用ユニットのほか、前後輪を独立して駆動する2基のモーター／ジェネレーターユニット（MGU）が前後アクスル部に配置されている。『MGU05』と呼ばれる駆動用のユニットは、信頼耐久性に実績のあるフォーミュラEからの転用で、駆動力は電動機から約20対1の減速ギヤと差動制限装置（LSD）を介して左右輪に伝達。前後輪の回転数差を吸収するセンターデフは構造上存在せず、ハイブリッドシステムの出力制御機構がバーチャルのセンターデフ機能を担う。前後軸のトルク配分を含めて制御の自由度は高く、規則に合わせてトータルのシステム出力は288kW（約392ps）、最高速度は170km／hに抑えられている。

サービスブレーキも基本は通常の油圧式だが、エネルギー回生の効率を高めるべく電気的制御によって発電用トルクとのバランスを採るという。なお、重量物を重心位置近くに配置するべく約370kgのハイブリッド用バッテリーは座席下、容量295ℓの燃料タンクは座席とエンジンのあいだに配置。車両の最低重量は規則によりT1＋車両と同じ2000kg以上と定められている。


AUDI



AUDI



RallyStream

上がアウディが公開したRS Q e-tronの空力システムの概念図。フロントとリヤにふたつずつ、熱交換機が装備されている。フロントは車両先端から吸気し、前輪の後方に設けられたダクトから排気している。リヤはルーフから吸気し、車両後部の大きな開口部から排気するレイアウトとなっている。



AUDI



RallyStream

RS Q e-tronの高圧バッテリーと燃料タンクは、カーボン／ザイロンファイバーコンポジットなどを用いたシェルで前後左右上下の全方向から保護される。バッテリー、タンクともに車両中央部に搭載されており、バッテリーは乗員の真下に配置し、低重心化に寄与。また、タンクは乗員とエンジンに挟まれるように積まれている。

車体の外寸は全長4500㎜×全幅2300㎜×全高1950㎜。とりわけ広い全幅は規定の上限値にあたる。地上高が高い車体に対し、トレッドを広げてロール方向の安定性を持たせる必要があるのだろうが、2・3mはさすがに大きい。各車ともしばしば木々や岩などと接触し、ミラーを失うこともあった。

また、冷却系統は複雑でルーフ上の大きなダクトで外気を導くエンジンのラジエター／インタークーラー、エンジンやパワーステアリングなどのオイルクーラー、エアコン用コンデンサとは別に、高電圧ハイブリッドシステムや3基のMGU用の低温冷却回路を持つ。電装機器類を60℃以下に保つこれらの冷却系統では大型コンピュータなどに用いられる絶縁性の冷却液が使用され、フロントフード下のラジエターで排熱する。

総合優勝も争える

RS Q e-tronをドライブしたのはダカールのレジェンドであるペテランセルとサインツ。このふたりにレース／ラリーで幅広い経験を持ち、開発ドライバーを担当したエクストロームが加わる。また、参戦チームのQモータースポーツで指揮を執るスヴェン・クアントは、かつて三菱自動車のモータースポーツ統括会社MMSPの代表を務め、その後も自らのX・RAIDチームを率いて昨年までにダカール5勝を挙げた実績を持つ。まさにドリームチームとでも言うべき布陣であった。

その一方で、昨年6月に披露された車両は7月にスペイン、9月と11月にモロッコで走行テストを行なったものの、実戦は今回が初めて。チームはまだマシンが開発段階にあることを強調したが、ハイルから本格的競技が始まった2日にペテランセルは左リヤサスを壊して大きく後退。サインツもミスコースで1時間以上遅れ、いきなりエースふたりが首位争いから脱落してしまった。4日にはサインツが記念すべきハイブリッド車初のSSトップを獲り「モーターは力強く、変速もないので砂丘が走りやすい」と電動ドライブの利点をアピールしたが、ペテランセルは5日にジャンプ着地時にフロント周りを壊して再びストップ。「我々は来年は負けるわけにはいかない」と、その後は走行データの収集とサポートに徹し、6日にサインツのリヤサスが壊れた際には自車のパーツを外して提供した。後半戦に入り、コースの難易

RallyStream

アウディは今回のダカールにサポートトラックを7台、モーターホームも7台、テントをおよそ30個、人員を80名投入するなどかなりの力を入れてきた。来年以降もこのリソースは維持されるのかも注目すべき点だろう。

今年出た課題をクリアすれば来年はトップ争いに加われる

度が高まるなかでアウディ勢は調子を上げ、10日にはエクストローム、12日にはペテランセルがSS一番時計を記録。終盤の13日にはサインツが2回目のSSトップを飾り、3台は翌日無事ジェッダにゴールした。

　後半戦の成績には上位勢がリスク回避のためにペースを抑えたことに助けられたことも否めないが、ハイブリッドシステムに関わる大きな不具合が発生しなかったことも確かだ。実戦の収穫は大きかった様子で、フィニッシュ後のサインツは「このダカールを通じてセットアップを大幅に改善することができた」と述懐。ペテランセルとともに「来年に向けてやるべきことがたくさんある。これから忙しい一年になりそうだ」と話し、すでに次回大会での勝利を見据えていた。

　実際に勝てるかどうかを考えてみると、アウディの優位性のひとつは電動駆動の出力特性により、大きな低速トルクを変速によるトルク切れなしで出せることだ。低速で走行負荷が大きい砂丘越えなどで、通常のエンジン駆動に対して有利であるのは明らかだ。通常車との性能調整により、システム総合出力は制限されるが、現状で特性までは決められていない。今年、砂の柔らかい後半戦のエリアで好成績を挙げたことからも注目される。

　一方、不利な点は重量と熱だろうか。最低重量はT1+と同じ2000kg。燃料タンク容量は295ℓと比較的小さく（T1+のハイラックスは540ℓ）、パワートレーンも軽そうだが、バッテリーやシステムのサイズから、実態は200kg程度は重いと思われる。また、運動性能だけでなく車体やタイヤに掛かるストレスとしての影響もあるはずだ。熱の課題はハイブリッド関連機器の冷却系が規定内の温度を保てるかどうか。基本的にサウジアラビアの1月は、彼らが耐久試験を行なった夏のモロッコよりもかなり涼しく、熱交換機（チラーなど）は備えていないようだが、来年の気候は分からない。いずれにしてもRS Q e-tronとQモータースポーツの総合力は現在の四輪部門のなかでトップクラス。今回出たトラブルを解決して信頼性を確保すれば、次回大会で首位争いに加わるのは間違いないだろう。

TOYOTA



日野チームスガワラは今年もダカールに参戦。ハイブリッド仕様のHINO600シリーズで参戦し、トラック部門総合22位で完走している。日野としては初出場となった1991年大会以来、31年連続で完走を果たしている。

WRC 2022 Rally1 Car Technical Check

WRCの勢力関係は“グレートリセット”されるのか
まずは、開幕戦モンテカルロに現れた3台の
Rally1カーへの具体的な落とし込みからそれを探る

Text & Photo：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：Hyundai ／ M-SPORT ／ TOYOTA

四半世紀ぶりの大改革。1997年にスタートし、25年間にわたりWRCの頂点を支え続けてきたWRカーは、2021年をもってその役目を終えた。バトンを受け継いだのはラリー1。最大の変更はハイブリッドユニットの搭載だが、それ以外の部分についてもレギュレーションは大きく書き換えられた。デザイナーにとっては、腕をフルに振るうこのうえないチャンス。すでに開発テストの段階からマニュファクチャラーごとに異なるアプローチが見えていたが、開幕戦ラリー・





（上）PUMA Rally1のステアリング。右手の親指あたりにくるところに「HYB」というボタン、その下（3つ並んだダイヤルの一番右）に「BOOST」と書かれたダイヤルがある。（中）スペースフレームにアウターボディを被せるかたち（写真はi20 N Rally1）。（下）ヤリスRally1の室内。従来のボディシェルより、乗員の安全確保はさらに強化された。(as)

モンテカルロでそれがすべてあらわになった。

　ハイブリッドユニットはドイツのコンパクトダイナミクス社による一括供給。初戦ということを考えれば、ユニット自体のトラブルは比較的少なかったと言える。トヨタでは、勝田貴元がトラブルを経験したうちのひとりとなってしまったことは残念だが、ワークスの3人に関しては致命的な問題はなく、GRヤリス・ラリー1はパフォーマンスがもっとも安定していた。

　ハイブリッドユニットは、MGU、バッテリー、インバーターなどがカーボン製のシェルでパックされており、いわばブラックボックス状態。チームがボックスを開封することはできず、供給されたユニットに水冷システムをつないで温度管理を行ない、ソフトウェアで作動をコントロールすることしかできない。だが、そこにこそ、各陣営のアプローチの違いが見てとれた。

　かなりの重量物であるハイブリッドユニットは、フロントシートのすぐ後ろに置かれる。燃料タンクはその後ろ。このため、前後重量配分は以前のWRカーに比べると、どのクルマもやや後ろ気味になっているようだ。また、リヤのスペースに制限が生じたことで、スペアタイヤもいままでほど理想的な位置に搭載できなくなっている。とくに2本積みの際はかなりの妥協を強いられることになり、各車ごとに工夫が見られた。

　リヤハッチ内の奥まった場所に置かれるハイブリッドユニットを効率的に冷却するため、GRヤリス・ラリー1と、Mスポーツ・フォード・プーマ・ラリー1は、似たようなアプローチをとった。リヤバンパーにハイブリッドユニット専用の液冷ラジエターを設け、リヤ両サイドの大きなエアインテークからダクトでフレッシュエアーを導き、熱気を電動ファンで引き抜くというシステムだ。2台の大きな違いは、プーマ・ラリー1がシングルファンであることに対し、GRヤリス・ラリー1はダブルであること。普通に考えれば、GRヤリス・ラリー1のほうが熱処理能力は高そうだが、それについては今回のように気温が低いラリーではなく、春から夏にかけての高気温イベントである程度、優劣が見えてくるはず。実際、今回のモンテカルロでもGRヤリス・ラリー1はハイブリッドユニットのトラブルがもっとも少なく、余裕のある冷却設計が奏功したと見てよさそうだ。

　ほかの2台とはまったく異なるアプローチをとったのがヒュンダイi20 Nラリー1。ラジエターおよび冷却ファンが外部に露出しておらず、どこにも見当たらなかった。エアインテークはリヤサイドウインドウ部に設けられているが、開口部はかなり小さい。その先、リヤハッチ内にはエアダクトが続いているが、ラジエターは見当たらず、少なくともフロアにはない。リヤフェンダー内側部分の空間に、左右独立してふたつ配置しているのかもしれないが、完全に閉ざされた空間となるため、その場合は熱こもりという心配も生まれる。

　ここで思い出していただきたいのは、このクルマのデザイナーがベルギー人のクリスチャン・ロリオーであるということ。かつてスバルからMスポーツ



GR YARIS RALLY1

随所に独自アプローチ 規定の読み込みは最深?

GR Yaris Rally1
Ford PUMA Rally1
Hyundai i20 N Rally1

▼Front Design

アッパーを高く＆左右フェンダーに近くへ

ラリー１のボンネットはベース車のものを使わなくてはならない。GRヤリスは内側が補機類と干渉せず、ストラットアッパーも当たらない形状。ラリー１化の際に、アッパーを高く、左右フェンダーに近い位置に設定することができた。エンブレムの左右からダクトで導入した空気を奥でひとつにまとめているのも特徴的だ。

TOYOTA



K.Koga



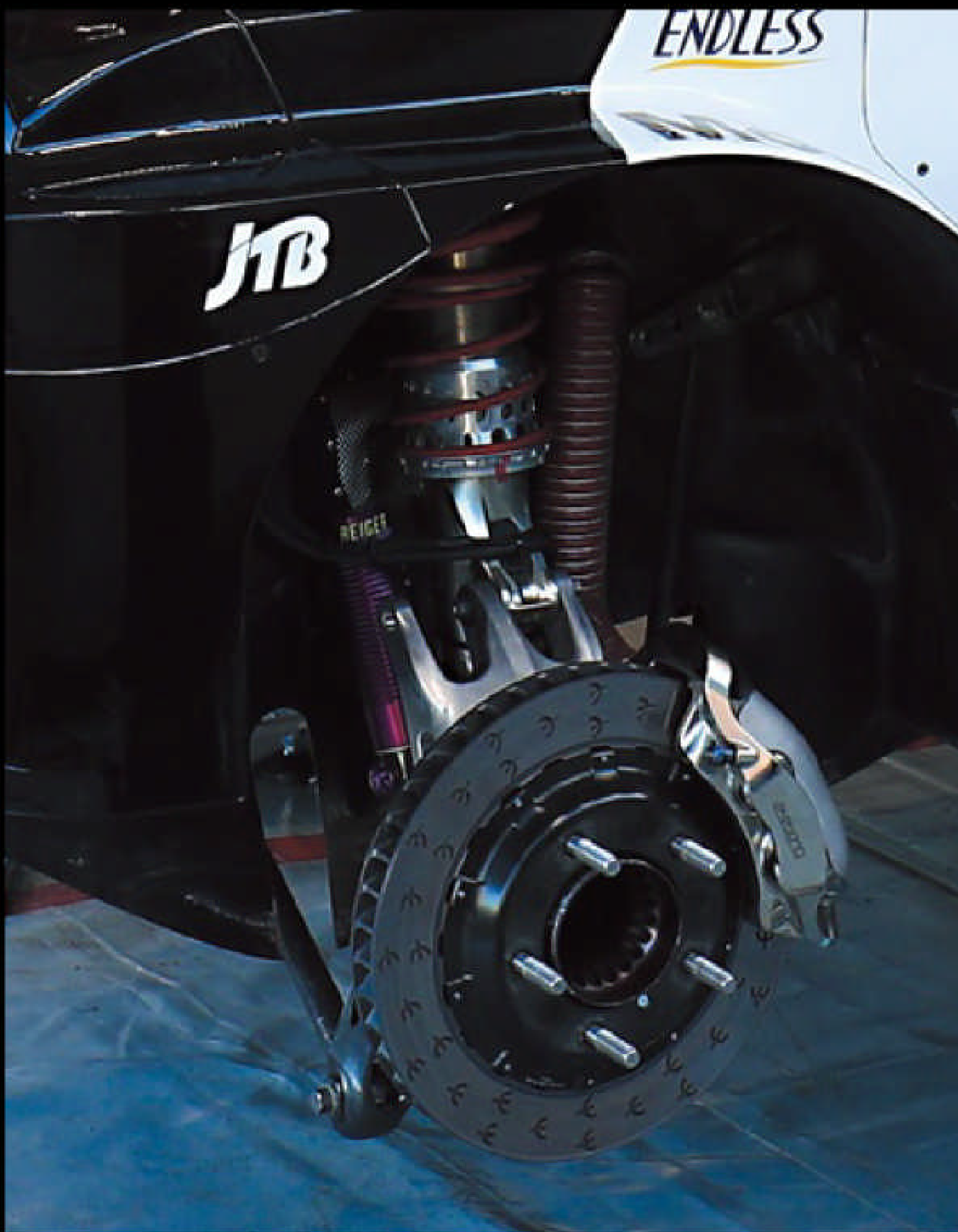
K.Koga

・フォードに移籍した彼は「鬼才」と呼ばれ、以前から規則の盲点を突くような、型破りなデザインを行なってきた。エンジンルームの冷却に関しては、風の流れをシュラウドで完全に分離し、電動ファンをフル活用した強制冷却方式を好んで採用。また、排出した熱気の流れをダウンフォースとして有効活用するデザインも彼のクルマではよく見られていた。

ロリオーは昨年、Mスポーツ・フォードを突然辞めてヒュンダイに移籍し、すでに進んでいたラリー1の設計を全面的に見直したという。それもあってクルマの完成はギリギリになり、ホモロゲーションを取得したのはモンテカルロ開幕のまさに直前だったと噂される。3マニュファクチャラーのなかでは、かなり不完全な状態で初戦に臨んだことは間違いない。

話をハイブリッドの冷却に戻すと、ロリオーのデザインならば納得がいく。どこかに配されているであろう電動ファンによって排出された熱気は、黄色いケブラー製シュラウドに導かれ、リヤバンパー両サイドのエアアウトレットから排出される。ほかの2車と違い、マフラーがセンターにあることも、この配置を可能にしている。リヤバンパーには、結果的に強い圧を発する開口部が3つ並んだ。ブローン効果を狙っているのではないかとも推測できる。いかにもロリオーらしい、排気の有効活用だ。

ただ、シュラウドで完全に仕切られた冷却システムは、過去に何度もトラブルの原因となってきたのも事実。今



▲Suspension & Brake

三つ又アップライトでダンパーを垂直に

ダンパーは前後とも垂直に近い角度。それを実現するため、前後2カ所にダンパー装着位置を変えることが可能な、特殊な形状のアップライトをデザイン。ダンパーは2017年から使ってきたBOSからレイガーに変わり、ブレーキはキャリパーがアケボノ、ローターはエンドレスと日本製パーツを新たに採用した。

K.Koga





K.Koga

▲Hybrid System Cooling Layout

両サイドから外気導入 ツインの電動ファンへ

ハイブリッドユニットを液冷するラジエターと電動ファンはリヤバンパーに配置され、リヤサイドウインドウ下部のぽっこりとしたエアインテークからダクトで外気を導入する。ラジエターの両脇にはリヤフェンダー内のダンパーの熱を逃がすためのエアアウトレットがある。

K.Koga



◀Rear Wing

"翼端板"部分はメインプレーンの"延長"

ライバル車とも去年までのヤリスWRCとも大きく異なる形状。4枚のバーティカルフィンでリヤハッチに固定されているように見えるが、規則でステーは2つまでとされているため、中央の2枚はリヤウインドウから浮いている。サイドの翼端板に相当する部分とメインプレーン下部とのあいだには隙間がある。

K.Koga



回のモンテカルロでヒュンダイのハイブリッドシステムにトラブルが頻発したのは、もしかしたら冷却系の設計にも原因があったのかもしれない。当のロリオーに話を聞こうとヒュンダイのサービスを訪れたが、彼はモンテカルロを欠席していた。

異なる"足まわりのアプローチ"

各車の設計で、ハイブリッド冷却系の次に目を惹いたのはサスペンションだ。ハイブリッドを採用しつつ、マシン全体のコストを下げるため、FIAは多くの規制を設けた。ホイールストロークの制限もそのひとつ。格下のラリー2（旧R5）マシンレベルまで制限されたことで、ダンパーのストロークはかなり短くなった。前後で同じアップライト（ナックル）を使わなければならないという規則も導入された。

WRカーの時代は、制限が多い市販車モノコックベースのシャシーで、できる限りダンパーストロークを長くとるため、とくにフロントのダンパーは傾斜して配置するケースが多かった。ちなみに、この傾斜配置を最初に実践したのはMスポーツ時代のロリオーである。傾斜配置のデメリットとしては、垂直配置よりも摺動抵抗が増えやすいこと、ストロークが増えることにより、ジオメトリーの変化量が大きくなることだ。ダンパーストロークが制限されたことで、トヨタは前後とも垂直配置をすることにした。先代のヤリスWRCと比べても、かなり立っている。このコンベンショナルな垂直配置は、昔からフランス人デザイナーが好んでき

FORD PUMA RALLY1

早い開発スタートがそのままアドバンテージに

M-SPORT

GR Yaris Rally1
Ford PUMA Rally1
Hyundai i20 N Rally1

▼Hybrid System Cooling Layout

リヤへの流れを考慮しインテークを低く設置

ハイブリッドの冷却方法はGRヤリスと同じ方向性で、リヤバンパーに設けたラジエターを電動ファンで冷やしている。プーマはシングルファン。サイドのエアインテーク位置は3台でもっとも低く、リヤウイングへの空気の流れを重視。GRヤリスと同様、センターにラジエター＆ファンを設けるためエキゾーストは右にオフセットしている。



K.Koga



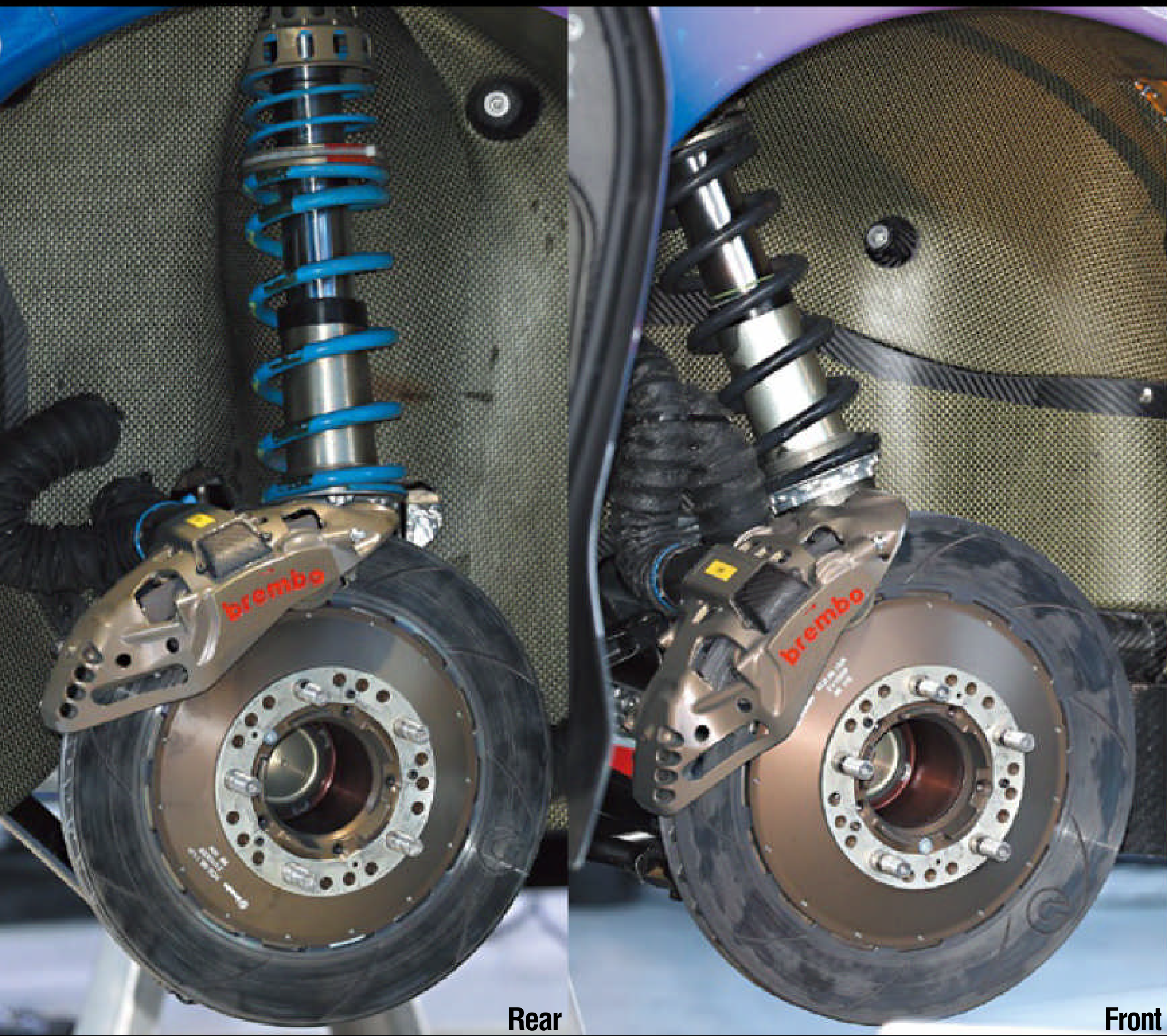
K.Koga

たものであり、C4 WRC時代までのシトロエン車はその考えに基づいて開発されていた。足が素直に動き、ストロークが多少短くなったとしても伸び縮みが素早く、ダンパーの性能をフルに発揮させることができるから、というのが彼らの主張だった。

トヨタのテクニカルディレクター、トム・フォウラーはかつてMスポーツでロリオーの門下生だった。しかし、サスペンションについては考え方が異なっていたようだ。ラリー1となって市販モノコックの制限がなくなり、スペースフレーム構造となったことで、サスペンションの設計自由度も増した。さらにストローク制限もあるとなれば、ダンパーをできるだけ素直に動かすほうが得策だと考えたのだろう。

ただし、新たな制限により、前後で同じアップライトを使わなければならなくなった。そこで、トヨタのサスペンション設計チームは奇策を採用した。なんと、アップライトにダンパー下部との剛結部を前後2カ所設けたのだ。たとえるなら三つ又のような造形で、フロントダンパーは後方の、リヤダンパーは前方の結合部を使っている。結果的に、前後ダンパーともに垂直に近い配置となっているのだ。

比較すると、プーマ・ラリー1はリヤこそ垂直に近いが、フロントはかなり傾斜している。i20Nラリー1は、真横から見るとハの字のようになっており、どちらも傾きがかなり大きい。そして、前後ともダンパー下部とハブセンターの位置がかなり離れ、オフセットされている。これは、GRヤリス



▲Suspension

寝かせるメリットは見いだしにくいが……

サスペンションは、リヤは垂直に近いダンパー配置、フロントは後傾している。この前後関係は先代のフィエスタWRCと同様だが、ダンパー自体のストロークは短くなっている。リヤフェンダーの前側はサイドスカートの下部から風が流れるような造り。ブレーキシステムは引き続きブレンボを採用している。



K.Koga

▲Engine & Front

吸気系は先代と同じ方向性

フロントグリル上部からゴールドのダクトでフレッシュエアを取り込む。このあたりは先代フィエスタと同じ方向性。2基の大型冷却ファンがそれを避けるように配置され、アウト側に風を逃がす。新規則でエンジンルーム内にシュラウドを設けることは不可となった。

K.Koga



◂Rear Design

結局、翼端板はアリに？

リヤウイングは先代のWRカー、フィエスタWRCと似たデザイン。ただ、新規定に合わせるため、メインプレーンは直線的になった。サイドウイングの翼端板はかなり大型化し、よく見ると弓状の段差が設けられている。リヤフェンダーはダウンフォース獲得を重視した形状だ。

K.Koga



・ラリー1と完全に異なる設計思想であり、昔ながらのロリオー流だ。サスペンションのストロークをできる限りとりたいのであれば、こうした傾斜配置も有効に違いない。しかし、それがかなり短く制限されているラリー1で、しかも設計自由度が高いスペースフレーム構造では、あえて傾けるメリットは少なそうにも見える。

ひとつ考えられるのは、ベース車両のデザインによるものではないかということだ。ラリー1はGT500のようにスケーリングが可能であり、大きいクルマを小さくすることも、小さいクルマを大きくすることもある程度可能だ。だからこそ、背の高いSUVのプーマをラリー1化することができたのだが、もちろん基準や規制もある。そのひとつに、ベースとなる市販車のボンネットを使わなければならないというものがあり、それによってダンパートップの高さはかなり制限される方向となった。だが、GRヤリスという市販車は、ラリーカーに改造した際でもエンジンルーム内の各種パーツが干渉しにくいように、ボンネットの裏がデザインされている。このおかげで、ダンパーのトップもエンジンルーム内のかなり高い位置に設定することが可能となった。ライバルと比べてもその位置はかなり高く見え、だからこそダンパーを傾斜配置しなくても済むのかもしれない。ちなみに、ダンパー最下部の位置は、GRヤリス・ラリー1がハブセンターの上なのに対し、ほかの2台はハブセンターの下まで伸びている。ジオメトリーの設計など、傾けて

▼Hybrid System Cooling Layout

電動ファンとラジエターはどこに？

ほかの２台と大きく異なるのが、ハイブリッドのクーリングシステム。この写真ではラジエターも電動ファンも見当たらない。カーボンパーツで覆われたリヤフェンダーあたりにビルトインされているのだろうか。熱気が黄色いケブラー製のシュラウドに導かれ、リヤバンパーの両サイドから排出されていることは分かるのだが……。


K.Koga


HYUNDAI

GR Yaris Rally1
Ford PUMA Rally1
Hyundai i20 N Rally1


K.Koga

HYUNDAI i20 N RALLY1

“謎レイアウト”多数 開発遅れが響いたか？

でもダンパー位置を低く設定する何らかのメリットがあるのかもしれない。ヒュンダイのリヤダンパーも大きく傾いている。フロントと同じアップライトを使わなくてはならないという制約によるものという可能性もそれなりにありそうだ。

以上、外からは分かりにくい、ハイブリッドの冷却システム、サスペンションの設計という2点について、興味深い違いが見られたが、エクステリアもそれぞれなかなか独創的だ。

ラリー1規定では、カナード、フロントフェンダーのエアアウトレット、リヤバンパー後部のルーバー、リヤディフューザーといった、WRカー最終モデルの特徴だった空力処理が禁止された。目的はもちろん、開発コストを下げ、ダウンフォースを減らすことにより、スピードレンジを落とすこと。これを受けて、失われたダウンフォースをいかに取り戻すかということがエクステリア開発のメインテーマとなり、各車でそれぞれ異なる工夫がなされている。

2017年にヤリスWRCで先鋭的なエアロをWRCに持ち込んだトヨタは、モンテカルロに関してはレーキアングルをかなりつけた、強い前傾姿勢の車高セッティングを施していた。同じハコ車では、GRスープラがGT500でハイレーキ前提のエアロ設計を行なっていたことが記憶に新しい。ハイレーキ化により、とくにフロントのダウンフォースを増すことが可能となり、規則変更によって従来よりも床下をフラットにできるようになったこと







▲Suspension & Brake

旧フィエスタで見た“ハの字”レイアウト

サスペンションは前後ともダンパーが傾いてセットされており、真横から見るとハの字のようなレイアウト。ダンパーの一番下側はハブセンターからかなりオフセットされている。リヤはフェンダーアーチの波打つような切り欠き形状が特徴的だが、これはタイヤ回転で生じるフェンダー内の乱流を効率的に逃がすことが目的だろう。



▲Engine & Front

二連形の開口部はダンパーとの関連？

バンパー中央部のインテークから吸気。ダクトは直線的で、ラム圧効果が期待できそうな形状だ。他車と異なるのは、ボンネット両脇の開口部が細長く、二連であること。後ろのほうは、ダンパーのトップがボンネットと干渉しないようにすることが目的かもしれない。


K.Koga

K.Koga



◀Rear Design

こちらも翼端板ありで登場

リヤウイングはプーマと同じ方向性のデザイン。サイドウイングの翼端板はプーマよりも小さい。i20 WRCの特徴だった、バーティカルフィン状のスワンネックは姿を消した。サイドウインドウ部に設けられたハイブリッド用クーリングダクトには、小型で半円状の穴が開いたカバーが装着されていた。オーバークール対策だろうか？

K.Koga



も、その効果を高めている。モンテカルロのように車高を低く設定できるターマックラリーでは有効で、アンダーステア対策にもなるだろうが、グラベルラリーとなれば話は別かもしれない。グラベルではどうしても車高を高くしなければならず、ハイレーキの効果は薄まるからだ。これについて、トヨタのヤリ・マティ・ラトバラ チーム代表は「スノーラリーやグラベルラリーではリヤのグリップも重要になるため、姿勢は水平方向に向かうだろう」と話していた。

　リヤまわりに関しては、プーマ・ラリー1とi20 Nラリー1は、先代WRカーの考え方を踏襲したリヤウイングで登場した。一方、GRヤリス・ラリー1は、横方向にストレートに伸びた上下メインプレーンを、4枚のバーティカルフィンで支えるような特徴的なデザインを採用。これは、ドリフトでクルマが横を向いたときでもリヤのダウンフォースを確保することが目的だ。

　特徴的なのはサイドミラーのデザイン。ほかの2台とは異なり、縦長になっている。これは規則でミラーとステーの位置関係が定められているため。そのステーはかなり長く、ウイング形状となっており、整流効果を担っていると考えられる。

　新生代を担うラリー1はどれも個性的であり、各デザイナーのフィロソフィーが色濃く感じられる。モンテカルロではフォードとトヨタが覇を競ったが、今後スノーラリー、グラベルラリーでパワーバランスがどう変わっていくのか、非常に興味深い。



クルマとレースを感じるコラム

ピット・イン

いしいしんじ

第 117 回

贈り物

作家。1966年大阪生まれ、京都在住。『ある一日』『マリアさま』ほか著作多数。当コラムの絵はレースを愛する息子ひとひ氏が手がける。コラム82本とセナに捧げる書き下ろし小説『ブルドッグのアイルトン』収録の書籍『ピット・イン』がフルカラーの電子版とともに発売中。ご愛読ありがとうございました。

ふりかえってみれば、そうでなければならなかった

自宅で小説を書いていて、熊に遭遇したことがある。

２００３年の暮れ、三浦半島突端の港町。三崎の古い一軒家でぼくは、長編『プラネタリウムのふたご』の終章にはいっていた。手品師一座に飼われていたアル中の黒熊が、踊りながら、故郷の森に帰ってゆく。さて、とぼくは頬杖をつき考えた。この熊は、どんな風に踊るんだろう。

うちはしょっちゅう近所の子どもや老人が勝手にあがってくる。背後の閉め切ったふすまを、かさこそ、かさこそ、引っかく音が聞こえ、「誰やねんな。いま、集中して書いてんねん」、そういって立ちあがり、ふすまを引きあけたらそこに熊がいた。頭と前脚を振りながらぼくにむかって前進してきた。

一瞬、頭のなかの像が外に漏れだしてみえるひとになってしまった、と、がっくり跪いた。が、頭をとってほほえむ着ぐるみの熊の正体は、のちにぼくの奥さんになる園子さんだった。

ちょうどその日に広告会社をやめ、倉庫から備品の着ぐるみをもらい受け、クルマで三崎まで運んでぼくを笑わそうとした。そのときぼくはふすまの向こうで、熊ってどんな風に踊るかな、と考えていた。

思いがけない偶然。その裏にかくされた必然。

オートスポーツの連載もそんな風にはじまった。２０１７年の1月5日、ひとひとふたり、ネットでアイルトン・セナのモナコGPのオンボード映像を見おわったら、ツイッターのメッセージが届いていた。オートスポーツの編集部からだった。ぼくへの執筆依頼、なにより「ひとひさんに好きなレースのクルマの絵を描いていただけないか」。彼のからだを天井近くまで投げあげながら、ふたり全身で喜びあったのを一時間前のようにおぼえている。

連載の第０回ともいうべき2月17日号の特集は「いいレースってなんだろう?」。F1、GT、WRC等々、カテゴリー別にジャーナリストやドライバーがそれぞれの持論を披露する。「ドライバーも、チームも育てる」「主役は俺じゃない」「得がたい冒険の旅」「一番速いクルマを作る」「夢と希望の場所」「みんな困りたい」「超一流の試行錯誤」。ひとひはこういっている。「いいとか、わるいとか、ないねん。レースはぜんぶすばらしいから」。

最終ラップを迎えたいま、考えてみる。

忘れ得ないレースにはいつも、思ってもみなかった展開、結末があった。しかも、それはレース後にふりかえってみれば、そうでなければならなかった、理由が準備されていた。人智を越えた偶然と筋の通った必然。神のいたずらと、ひとのいとなみ。「センス・オブ・ワンダー」が必要なのは、つまり、レースも小説も、まったく同じことなのだ。

ダニエル・リカルドが6位からトップチェッカーに輝いた中国GP、駐車場を右往左往しつつコースに復帰したクリス・ミーク、夕暮れの砂漠をこえてゆくナサール・アルアティア、切れまくっていたF2時代のシャルル・ルクレールのオーバーテイク、山本尚貴のあのラスト一周、TS０５０のふたつのラスト一周、佐藤琢磨が練りあげた５００マイルのラストシーン。そうしてホンダF1の迎えた、人と神の織りなす物語の終幕。

こんな瞬間がもしあるのなら。こんな光景をまた見られるとしたら。ふだん冴えないこの世界でさえ、明日からまた、生きていっても悪くないんじゃないですか? そのように心底から信じられる、思いもよらない贈り物。それこそ、全モータースポーツファンにとっての「いいレース」にほかならない。

総回数１１７。ここにも神のいたずらがちらり。１１７（いいな）このレース。みなさま、長い間ありがとうございました。この５年間は、それこそ、贈り物のような時間でした。またどこかで、できればレース会場で、たまたまお目にかかれますように。森から出てきた、二頭の親子熊みたいに。



絵：いしいひとひ

Present For Readers
オートスポーツ読者のみなさんへ

1 Honda トリプルロゴ オフィシャルトートバッグ　1名様
ホンダ、レッドブル、アルファタウリのロゴが両面に入り、A4サイズのオートスポーツ本誌がラクラク入る大きさ。マチがついているので容量も充分！
提供：本田技研工業株式会社
URL：www.honda.co.jp

2 佐藤琢磨 直筆サイン入りキャップ　1名様
2020年に自身二度目のINDY500制覇を成し遂げた琢磨選手。同年に発売されていた“INDY500仕様2020キャップ”に直筆サインが入った超貴重な逸品！
提供：takumasato.com
URL：www.takumasato.com

3 ノレブ 1/43 CITROEN WRC 2017 1名様
フランスの名門おもちゃメーカー『NOREV（ノレブ）』製ダイキャストカー。WRカー規定車両でシトロエンがワークス活動を再開した2017年モデル。
提供：クラブウィナーズ
URL：www.clubwinners.jp

4 2021 スクーデリア・アルファタウリ・ホンダ オフィシャル・シングル・ボールペン　1名様
メタル素材の高級感漂うスタイリッシュなノック式ボールペン。インク色はチームカラーを思わせるブルーで、ロゴ入りの収納ケースに入れてお届けする。
提供：スクーデリア・アルファタウリ
URL：alphatauri.com

応募方法　ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り　**2022年2月25日（金）**（当日消印有効）

あて先　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
（株）三栄 オートスポーツ編集部「1570号プレゼント」係

オンラインからの応募方法が変わりました
オンライン応募締切：**2022年2月24日（木）**　オンライン応募コード：『as1570』

PCやスマートフォンからご応募されるかたは、弊社が運営する『三栄ID』からお願いいたします。掲載のQRコードもしくは下記URLよりアクセスいただけます。登録後はサイト内の指示に従って必要事項をご記入ください。その際、ご住所等は正確にご入力いただきますようご協力をお願いいたします。
※応募ハガキ、オンライン応募によってお預かりした各種データは、今後の誌面作りへの活用、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内発送以外の目的には使用いたしません。



https://id.san-ei-corp.co.jp/top/

AS SIGN BOARD
INFORMATION ｜ 気になる情報を速攻チェック

STANLEY 空気除菌脱臭機 AℓNUV Air P チームクニミツ限定モデル

スーパーGTの100号車のエントラント、チームクニミツのメインスポンサーであるスタンレー電気より、チームクニミツバージョンにカラーリングされたポータブル空気除菌脱臭機が300台限定で登場！ 持ち運びに最適なサイズでありながらパワフルさも兼ね備えるこの空気除菌脱臭機は、自動車車内・リビング・玄関・子ども部屋などで大活躍。脱臭とともに除菌を同時に行なえる優れものだ。
側面にはチームクニミツの戦歴と、300台限定商品であることを示すナンバリングが施されており、プレミア感たっぷりのデザインになっている。さらに100台限定のオプションとして、車内で使用する際に便利な『車載取付ホルダー』もご用意。このホルダーもスタンレー特別デザインを隠さないよう窓が空いた、チームクニミツモデル仕様の特注品となっている。
コロナ感染症対策が続くこれからの生活に一台あると安心な空気除菌脱臭機。しかもスーパーGTファンにうれしい限定特別モデルなのでご検討はお早めに!!

【特徴】
- チタン系光触媒と365nm近紫外LEDの組合せで粒子放出タイプより高い脱臭力を実現
- 細菌やウイルスなどの除菌に高い有効性を持つ265nm深紫外LEDとHEPAフィルターで除菌
- UV光漏れがなく、フィルター交換時には電源が切れる安全機能搭載
- 電源はシガーソケットアダプター（DC12V）及びACアダプター（100-240V）のいずれも使用可能

【仕様】
定格電圧：DC12V、AC100-240V（50/60Hz）
消費電力：脱臭モード／10.5W
強風除菌モード／11.0W　除菌モード／12.4W
本体寸法：幅134×奥行85×高さ230（mm）
本体質量：約1.0kg
コード長さ：約1.5m（専用ACアダプター）

【価格】3万2780円～3万8280円（税込）

ご購入はコチラ



手厚い福利厚生が魅力 株式会社アネブルが社員募集



モータースポーツ用のパーツ輸入や開発・製造を手がけ、スーパーGTやスーパーフォーミュラなど国内レースをサポートする、株式会社アネブルが即戦力となる社員を募集中だ。
現在400名ほどが在籍し、モータースポーツのみならず、自動車用エンジンの評価・試験、自動車部品の設計・開発、コンサルティングセールスなどを行なっており、幅広い技術と知識で日本の車づくりに貢献している。社員のキャリアアップを最優先に考え、自社テクニカルセンター内に独自の研修センターを設置し、実際の現場に近い環境で研鑽を積むことができる。福利厚生が充実しているのも特色のひとつで、モータースポーツ観戦補助といったユニークな制度が備えられているほか残業代も支給される。詳細や応募は公式HPにて。

【募集職種】
メカニック：ダンパー、エアジャッキ、給油装置などの組み立て&メンテナンス
設計：ダンパーなどの開発、設計検討から図面作成など
営業：レースチーム、チューニングショップ、海外取引先等への営業
※35歳位まで。レースメカニック、ダンパー等の経験者優遇

【勤務地】神奈川県小田原市

【福利厚生】
- 社内制度／昇給：年1回
- 賞与：年2回（採用初年度は1回）
- 各種社会保険完備（健康保険、労災保険 雇用保険、厚生年金）
- 交通費支給
- 退職金制度 ほか

【公式HP】https://www.enable-os.co.jp/recruit/



Aaaaaaaaaa

読者の皆さまへ お礼とご挨拶

いつも『オートスポーツ』をご愛読いただき、誠にありがとうございます。編集長の田中康二です。

さて、私ごとで恐縮ですが、今号をもって本誌から卒業、編集長を交代することになりました。

これまで本誌を支えてきてくださった読者の皆さま、関係者の皆さま、すべての方々にどうしても節目のご挨拶とお礼の気持ちをお伝えしたく、このようなページを設けさせていただきました。

１９６２年にモーターファン別冊として産声を上げ、１９６４年に実質的なスタートを切った本誌は、おかげさまで創刊から丸58年が経ちました。私が編集長になったのは２０１４年ですから、今年が９年目。いまは本誌の制作現場から離れる寂しさを感じている一方、先輩方によって紡がれ、先輩方から託されたスティントを無事に走り抜けられたことへの安堵と感謝の気持ちが混在しています。

この間「毎週、毎週、イベントがあって大変ですね」とお声がけいただいことが多々ありましたが、ここだけの話、じつはまったく苦に感じたことはありません。通い慣れたはずなのに、サーキットに行くときはいつも緊張感と高揚感にあふれ、現場は何かと刺激的で、常に新鮮な気持ちでいられました。

そもそも「編集者」である前に、「ひとりのレース好き」でもあるわけですから、いまになって思えばそれはとても贅沢で幸せな時間だったのだと思います。そして、現場で感じた驚きや感動を、ひとりでも多くの人と共有したいという一心でライター、カメラマン、デザイナー、ＤＴＰ、広告営業、印刷所、そして編集部員とともに本誌作りに励んできました。

２週間に一度、毎号全力を尽くしてきたつもりではありますが、至らなかった点、反省すべき点を挙げればキリがありません。また、何といっても現在はインターネットが主流の時代。そうした環境にも関わらず紙媒体である〈雑誌〉をご愛読いただいてきた読者の皆さまには、心の底から感謝の気持ちでいっぱいです。

もっとも、３月以降の私と言えば会社を辞めるわけではなく「モータースポーツを題材としたコンテンツをファンの皆さまにお届けする」という〈新たなミッション〉に挑戦していくこととなりました。

つまり、それは『オートスポーツ』本誌というかたちにとらわれなくなるだけで、新たな雑誌だったり、ウェブだったり、はたまたまったく違う発想による商品であったりするかもしれません。定期誌という枠組みこそなくなりますが「ひとりでも多くの人にモータースポーツの楽しさをお届けする」という軸に何ら変わりはなく、次のスティントでも共通したテーマですので、これまでに読者の皆さまから頂戴した忌憚のない貴重なご意見を参考にさせていただきつつ、今後も邁進していきたいと思います。

ご存じのとおり出版業界は依然として厳しい状況にありますが、おかげさまで直近の本誌は比較的好調で、昨年末に発売した号などは〝ほぼ完売〟にまで至りました。これもすべては支えてくださった読者の皆さまのおかげです。これまでご愛読いただいたことにあらためて御礼申し上げます。

元はと言えば、自分自身も本誌の読者でしたので、３月からはかつてと同様にひとりの読者として発売日を心待ちにしたいと思います。制作過程を見ずに新鮮な気持ちでページをめくれることを、じつはこっそりと楽しみにもしています。

新たに月刊誌として生まれ変わる『オートスポーツ』にご期待いただきつつ、今後ともご愛読のほど、よろしくお願いいたします。

オートスポーツ編集長
田中康二

次号本誌は3月29日(火)発売です


SAN-EI
CORPORATION

No. 1570

auto sport

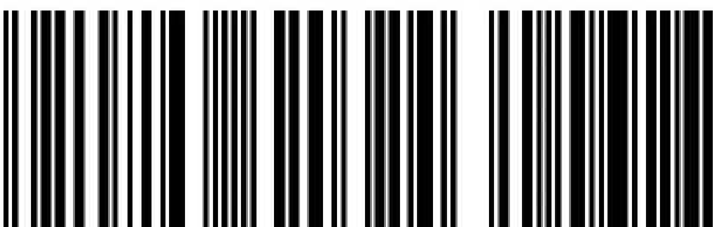
オートスポーツ 2022 3/10号

auto sport 2022年3/10号（隔週金曜日発売）2022年2月10日発売　第59巻第4号　通巻1570号
発行人：伊藤 秀伸　編集人：田中 康二
発行元：株式会社三栄　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部：TEL 03-6897-4611

定価690円

本体627円

雑誌 29662-3/10



4910296620324
00627

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 大日本印刷